



# ARAGÓN

SEPTIEMBRE 1930

PRECIO 2 Ptas.



# ZARAGOZA

SINDICATO DE INICIATIVA Y PROPAGANDA DE ARAGÓN

Plaza de Sas, 7, bajo

HABITANTES DE ZARAGOZA: 200.000

INTENSO CIELO AZUL \* EL CRUCE FERROVIARIO MÁS IMPORTANTE DE ESPAÑA

## PRINCIPALES FIESTAS QUE SE CELEBRAN EN ZARAGOZA

*Fiestas del Pilar.* — Octubre. — Estas tradicionales fiestas, que se celebran en honor de la Santísima Virgen del Pilar, imagen la más venerada de España, tienen la mayor resonancia y unen a la devoción de los creyentes, como marco atrayente, su carácter típico de homenaje a la jota, el canto regional, y un variado programa de festejos populares. Destacan la procesión del Pilar (día 12), el magnífico y único Rosario de la calle (día 13), las grandes corridas de toros y otras atracciones, que tienen lugar del día 11 al 21.

*V Salón Internacional de Fotografía.* — Repetición de otros anteriores, cuyo éxito mundial coloca a estas reuniones anuales en el segundo lugar de las celebradas universalmente. Dos mil pruebas, seiscientos participantes, más de treinta naciones representadas.

*San Valero.* — Día 29 de enero. — Patrón de Zaragoza. Fiesta local.

*Cinco de marzo.* — Día glorioso de la historia zaragozana. Fiesta cívica interesante con la que se conmemora el heroísmo de la Ciudad, que rechazó a las fuerzas carlistas en una memorable acción.

*Fiestas de primavera.* — Tienen lugar en la segunda quincena de mayo, siendo los días de mayor esplendor los del 19 al 25, durante los cuales organizan grandiosas peregrinaciones al Pilar las asociaciones piadosas, como la Adoración Nocturna, los Jueves Eucarísticos, la Corte de Honor, los Caballeros del Pilar, etc. Festejos profanos, atracciones.

*Semana Santa.* — Es en la Ciudad época propicia para la afluencia de los comarcanos, que preparan la recolección de sus cosechas de cereal. Se celebran anualmente, con toda la magnificencia del culto católico, la procesión de Viernes Santo y las demás festividades del rito. Las Catedrales cuelgan durante estos días sus magníficas colecciones de tapices.

## MONUMENTOS Y LUGARES ARTÍSTICOS

*CATEDRALES.* — *Nuestra Señora del Pilar.* — Catedral de este nombre donde se venera la Sagrada Imagen. Cúpulas pintadas por Goya. Altar de alabastro de Forment. Valiosísimo joyero, de gran valor artístico. Magnífica colección de tapices.

*La Seo.* — Catedral dedicada al culto del Salvador. Construida de 1119 a 1575, sobre el emplazamiento de una mezquita árabe. Muros mudéjares. Espléndida ornamentación. La más rica colección de tapices. Riquísimo tesoro. Horas de visita a los dos templos, de 10 a 12 y de 15 a 16.

*San Pablo.* — Estilo ojival. Torre octógona mudéjar. Altar de Forment. Tapicerías rafaelescas.

*Cripta de Santa Engracia.* — Portada de alabastro estilo plateresco. Reliquias de los mártires. Época romana.

*Lonja.* — Renacimiento aragonés. Año 1558. Joya de la arquitectura regional.

*Audiencia.* — Severo estilo siglo XVI. Mansión de los Lunas y del Papa Benedicto XIII.

*RINCÓN DE GOYA.* — *Parque del General Primo de Rivera.* — Horas, de 10 a 12 y de 16 a 18. Bibliografía del gran pintor. Reproducciones fotográficas de sus obras.

*Murallas romanas.* — Existen en la Ciudad, cerca del Ebro, restos de su edificación.

*Universidad.* — Fundada por Pedro Cerbuna. En el mismo edificio existen instalados el Instituto Provincial de Segunda Enseñanza y la Normal de Maestros.

*Facultad de Medicina y Ciencias.* — Soberbio edificio donde se hallan instaladas estas enseñanzas y sus servicios anejos.

*Antigua Zaragoza.* — Debe visitar el turista el rincón de la Ciudad que se extiende desde la Catedral de La Seo por el Arco del Deán, calle de Palafox, Plaza del Reino, barrio del Boterón, Convento del Sepulcro hasta la iglesia de Santa María Magdalena.

## MUSEOS, BIBLIOTECAS Y ARCHIVOS

*Museo Provincial de Bellas Artes.* — Plaza de Castelar. — Contiene Arqueología, Pintura y Escultura. Abierto todos los días de 10 a 13. — Entrada, 0'50 pesetas persona. Jueves y domingos, entrada libre.

*Museo Comercial.* — Plaza de Castelar. — Planta baja del Palacio de Museos. — Abierto de 10 a 13 y de 15 a 18. — Domingos, de 10 a 13. — Entrada libre.

*Museo Etnográfico "Casa Ansotana".* — Plaza de Castelar. — Planta baja del Palacio de Museos. — Abierto de 10 a 13 y de 15 a 18. — Entrada 0'50 pesetas. Los domingos, 0'25 solo por la mañana.

*Castillo de la Aljafería.* — Mezquita árabe siglo XI. Grandiosos artesonados. Antiguo albergue de las Cortes aragonesas. — Abierto de 10 a 11'15 y de 15 a 17. Entrada con permiso militar obtenido por mediación del Sindicato de Iniciativa.

*Biblioteca Provincial.* — Universidad Literaria. — Pla-

za de la Magdalena. — Abierta de 8 ½ a 13 ½. — Entrada libre.

*Biblioteca de las Facultades de Medicina y Ciencias.* — Plaza de Paraíso, núm. 1. — Abierta de 8 ½ a 13 ½. — Entrada libre.

*Biblioteca Popular.* — Escuela Industrial de Artes y Oficios. — Plaza de Castelar. — Abierta los días hábiles de 17 a 21. — Entrada libre.

*Archivo Biblioteca del Ayuntamiento.* — Situado en las Casas Consistoriales (Plaza de la Libertad). — Considerado como uno de los primeros de España por la riqueza de fondos históricos que posee. — Abierto de 10 a 13. — Entrada libre.

*Biblioteca Galdeano.* — Situada en el piso principal de la Facultad de Medicina y Ciencias. Abierta al público de 3 ½ a 6 ½ los días hábiles.



# Sindicato de Inicia- tiva y Propaganda de Aragón ~ ~

## BUREAU A PARIS

2, CHAUSSEE D'ANTIN (ANGLE  
DU BOULEVARD DES ITALIENS)

## IN LONDON

D. JOAQUÍN BOSCH, SPANISH  
TRAVEL BUREAU, 173, PICCADILLY.

EL «SINDICATO DE INICIATIVA Y PROPAGANDA DE ARAGÓN» NO REALIZA OPERACIÓN COMERCIAL ALGUNA. SU MISIÓN CONSISTE EN FACILITAR GRATUITAMENTE AL VIAJERO INFORMACIONES ESPECIALMENTE SOBRE LAS PROVINCIAS DE ZARAGOZA, HUESCA Y TERUEL REFERENTES A

### REGIONES TURISTICAS

BALNEARIOS

PARAJES DE ALTURA

ITINERARIOS POR FERROCARRIL

ITINERARIOS POR CARRETERA

EXCURSIONES EN AUTOCARS

SERVICIOS DE HOTELES

MANIFESTACIONES DEPORTIVAS

HORARIOS

TARIFAS

GUÍAS

PLAZA DE SAS, N.º 7, BAJO

TELÉFONO 1117

ZARAGOZA

EN EL MISMO LOCAL ESTÁN LAS OFICINAS  
DE LA «REAL ASOCIACIÓN AUTOMOVILISTA  
ARAGONESA», «MONTAÑEROS DE ARAGÓN»,  
«SOCIEDAD FOTOGRÁFICA DE ZARAGOZA»  
Y «AERO - CLUB - ARAGÓN»

ESTA REVISTA LA RECIBEN GRATIS LOS AFILIADOS AL «SINDICATO» Y «MONTAÑEROS DE ARAGÓN»





**Suprema distinción  
Dibujos seleccionados**

en

**Confecciones  
Novedades  
Tejidos**

**Siempre**

**Lo mejor por su precio**

**Destilerías de Plantas y Flores - S. A.**

**Perfumes "Astra"**

**Colonias - Quinas - Extractos**

**Jabones - Polvos**

**Artículos de perfumería**

**A granel y envasados**

**Concesionario para Aragón**

**P. Cativiola**

**Almacenes de Aragón**

**La Flor de Almíbar**

(Nombre registrado)

**Confitería y Pastelería**

**Guirlache Especial**

**Elaboración diaria**

**Teléfono 1320**

**D. Jaime I, núms. 29 y 31. — Zaragoza**

**HOTEL EL SOL**

**Molino, 2 ZARAGOZA Teléf. 1940**



**Agua corriente caliente y fría  
en todas las habitaciones. Au-  
tobús a las estaciones. El más  
próximo al templo del Pilar**



**Pensión desde 11 pesetas**

**En el Hotel Oriente de Zaragoza se está muy bien.**



# Banco de Crédito de Zaragoza

NUEVO DOMICILIO

Independencia, número 30

## E. Berdejo Casañal

Artes Gráficas

Casa editora de esta Revista

Los trabajos de estos talleres  
destacan siempre por su buen  
gusto y atildada presentación

### PUBLICACIONES QUE SE

### EDITAN EN ESTA IMPRENTA

Aragón	
El Salvador	Cinco de Marzo
El Pilar	n.º 2 duplicado
Alma Mater	
Revista del Trabajo	Teléfono 1271
Unión Médica	Zaragoza
Cruz y Bandera	
Efemérides	
Boletín del Banco de Aragón	
Boletín del Colegio de Corredores de Comercio	
Boletín del Colegio de Secretarios de Administración Local	

## ¡Aficionados a la fotografía!

MUY INTERESANTE

La Casa Rived y Chóliz, en su constante anhelo de mejoras, acaba de montar en su Laboratorio fotográfico una modernísima máquina esmaltadora que, debido a la brillantez extraordinaria que da al papel, cambia por completo la presentación de los trabajos, ganando en visualidad y detalle

Esta máquina, primera que se instala en España, permite entregar los encargos que se nos confíen en pocas horas, con el máximo de perfección, y no obstante su elevado coste regirán los mismos precios que tan VENTAJOSAMENTE se venían aplicando para el tiraje ordinario

Don Jaime I, 21 - Teléfono 2812

ZARAGOZA



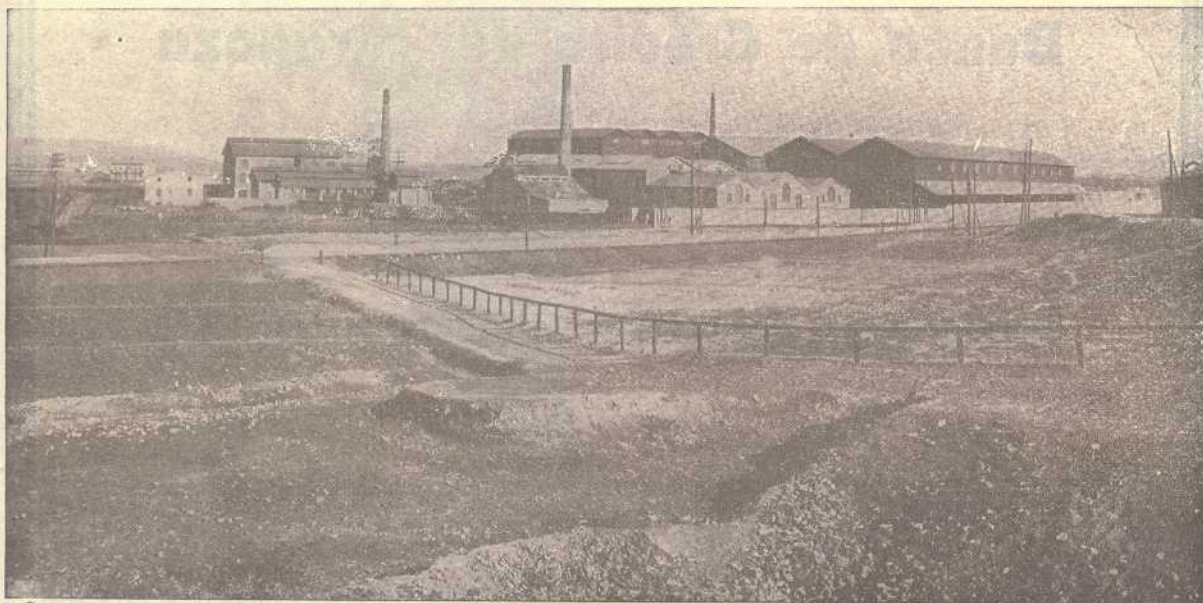
# LA INDUSTRIAL QUÍMICA DE ZARAGOZA, S. A.

CAPITAL: 20.000.000 DE PESETAS

MINAS Y REFINERÍAS DE AZUFRE EN LIBROS (Teruel)

Ácidos: Sulfúrico, Clorhídrico, Nítrico, Sulfato sódico.

Producción anual de superfosfatos 18/20 %: 45.000 toneladas.



Vista de las Fábricas de ácidos minerales y superfosfato cálcico en Zaragoza

## Colegio Politécnico de Nuestra Señora del Pilar Incorporado oficialmente al Instituto Nacional de Segunda Enseñanza

Primera Enseñanza - Bachillerato Elemental y Universitario.  
Magisterio. - Comercio, etc. - Enseñanza a cargo de  
Doctores y Licenciados, Maestros Nacionales y Profesores  
especiales. - Disciplina y moralidad a cargo de Reve-  
rendos Sres. Sacerdotes. - Régimen ideal por sus excelen-

tes resultados -:- Alumnos: Internos, Medio-pensionistas  
y Vigilados. - Internado modelo - Gran confort.  
Director Técnico: D. Cándido Francisco Galdeano,  
Licenciado en Ciencias y Maestro Nacional. - Direc-  
tor Espiritual: D. Félix Alba Casanova, Presbítero.

Informes y Reglamentos en la Dirección del Colegio, Méndez Núñez, 36 - Teléfono 2971 - Zaragoza

## LEHA

LA EXPORTADORA HISPANO AMERICANA

REVISTA MENSUAL  
ILUSTRADA  
DE EXPORTACIÓN

TODA INDUSTRIA ADECUADA PARA LA EXPORTACION A LOS  
PAISES DE LA AMÉRICA ESPAÑOLA, TENDRA SU MEJOR  
COLABORACION EN ESTA REVISTA  
PEDID UN NÚMERO DE MUESTRA.

APARTADO 9041  
MADRID

## ALMACENES DE SAN PABLO

ANTIGUA CASA DE NICOLÁS FERRER FUNDADA EN 1875

SUCESOR: MARIANO GÓMEZ

Compra y Venta de Alhajas.

Mantones de Manila. • Mantillas de Encaje. • Muebles. • Antigüedades y Objetos de Arte

Calle de San Pablo, n.º 39 — Esquina a la Plaza de San Pablo — Teléfono 2445 — ZARAGOZA



## ULTRAMARINOS FINOS FERNANDO ORUS

— ZARAGOZA —

Primera Casa en **Calés, Quesos y Mantecas y demás artículos de alimen-** **tación en general. Vinos, Champagnes y licores naciona- les y extranjeros.**

Primer depósito de venta de los **CHOCOLTES ORÚ S**

Cerdán, 43 - Teléfono 1146 - Escuelas Pías, 58

## Tintorería Española

José Tajada

Especialidad en colores  
a la muestra —

— Precios económicos

Despacho: Estébanes, 12

Talleres: Anón, núm. 23

ZARAGOZA

## JOAQUIN RASAL

Lanas especiales  
para colchones.

Se confeccionan  
colchones a la inglesa.

Miraguano, Borra,  
Crin vegetal.

Democracia, núm. 19

ZARAGOZA

## Casa Abós

CERDÁN, NÚM. 15

ZARAGOZA

VAJILLAS

CRISTALERÍAS

BATERÍA DE COCINA

## SASTRERÍA

NARCISO BERGÉS

Especialidad en trajes para niños

Alfonso, 18

ZARAGOZA

## Fotografía

## Austriaca

Alfonso, 38

(Junto plaza del Pilar)

Zaragoza



**C**asa especializada  
en retratos de bodas, Retrato Cine, Dibujos y Pinturas, Ampliaciones y Reproducciones de otros retratos por difíciles que sean

Galería con luz natural y artificial —

— Precios módicos

MOTOCICLETAS  
BICICLETAS  
RECAMBIOS  
REPARACIONES  
ACCESORIOS  
NEUMÁTICOS  
LUBRIFICANTES

O. RIN

TELÉFONO 4563

CONDE ARANDA, 5

(FRENTE A LOS ESCOLAPIOS)

ZARAGOZA

## Todo a 0'95

Artículos para reclamo

Ventas por mayor y menor

Coso, 42

Sucursal: Coso, 7

ZARAGOZA

## Hipólito Inés



Champignon

OGAL

Pignatelli, 106 - Teléfono 1507

Zaragoza

Recolección diaria

Servicio a domicilio

## Vda de Joaquín Beltrán

Talleres Mecánicos de Mármoles

Despacho:

Santa Cruz, 8 y 10

Teléfono 3340

Talleres:

Playa de Torrero

Teléfono 2561

ZARAGOZA — Presupuestos gratis

Lápidas, Panteones, Baños, Fregaderas, Fachadas, Pavimentos, Chimeneas, Escaleras





Marca  
y nombre registrados

# Muebles Castilla

San Jorge, 3 y 5  
**ZARAGOZA**  
Teléfono 1285

Sección de lujo: planta baja  
Económicos y a plazos: entlo.

**HIERROS  
ACEROS  
CARBONES**

TELÉFONO 1917

**V<sup>DA</sup> E HIJOS DE ANTONIO USÓN**

ESCUELAS PÍAS, N.º 39  
**ZARAGOZA**

**MAQUINARIA  
HERRAMIENTAS**

## La Andorrana

Primera Casa en ropas interiores de todas clases

Camisería a la medida

ESPECIALIDADES

en

Ropas de Cama y Mesa

TELAS Y ADORNOS

Vestidos para niños

para Confección

Don Alfonso I, n.º 14 - Zaragoza

## JOYERÍA

*1. López Conde*  
*Hijo de Lino López*

Platería

Bisutería

Orfebrería

Don Alfonso I, n.º 14

**ZARAGOZA**

Artículos con la imagen  
de Ntra. Sra. del Pilar

## ACADEMIA POLITÉCNICA (MR.)

Dirección: JIMENO DOMINGO

OPOSICIONES  
CARRERAS ESPECIALES  
INGENIEROS CIVILES  
DERECHO - ADUANAS

Plaza San Felipe, 3, bajo  
**ZARAGOZA**

CORREOS  
BACHILLERATO  
ASIGNATURAS DE FACULTADES  
ETC., ETC.

## FABRIL MANUFACTURA DEL VESTIDO

PELAYO MARTÍNEZ

ALFONSO, 26 Y MOLINO, 1-3

APARTADO 1052

SUCURSAL: COSO, 111-113

TELÉFONO 2949

**ZARAGOZA**

TELÉFONO 1052



# CAJA DE AHORROS Y MONTE DE PIEDAD DE ZARAGOZA

ÚNICO ESTABLECIMIENTO DE SU CLASE EN LA PROVINCIA

FUNDADO EN 1876

Funciona bajo el Patronato, Protectorado e Inspección del Gobierno y con arreglo a los preceptos de garantía establecidos en el Decreto-ley del 9 de Abril de 1926.

Los beneficios que obtiene aumentan anualmente las reservas y como es consiguiente la seguridad de las cantidades que se e confían.

En 31 de Marzo de 1930 tenía en circulación. . . . . 39.327 libretas.

En igual fecha el capital de los imponentes era de . . 46.939.328'08 pesetas.

En 1929 les ha abonado por intereses . . . . . 1.289.408'01 »

Concede préstamos con garantía de Valores públicos e industriales y con la de alhajas, muebles y ropas en condiciones muy ventajosas para los prestatarios.

Para facilitar a los imponentes la colocación de sus ahorros se encarga gratuitamente de la compra de Valores por orden de aquéllos.

FUERA DE LA CAPITAL NO TIENE SUCURSALES NI REPRESENTANTES

OFICINAS:

San Jorge, 10, San Andrés, 14 y Armas, 30.

**Talleres Gráficos**  
**Fábrica de Bolsas**  
**(Cecilio del Molino)**  
**Av. del Carmen, 17**  
**Zaragoza**

RESTAURANT  
PASTELERIA  
FIAMBRES  
HELADOS  
—  
TELÉF. 2327

ANTIGUA  
**Casa LAC**  
Casa fundada en 1825  
—  
**MÁRTIRES, 18**  
(Antiguo Arco Cineja)

Especialidad  
en  
BANQUETES  
BODAS  
LUNCHES  
—  
ZARAGOZA

**GRAN HOTEL**  
**CONDAL**

**BOQUERÍA, 23**  
(Junto Ramblas)  
**BARCELONA**

ESTE acreditado Hotel, el más céntrico y mejor situado, reúne, después de las grandes reformas realizadas por su actual propietario, todo el confort moderno, por su completo servicio de baños, agua corriente caliente y fría, calefacción, ascensor, garage y un completo servicio de mesa, a elección de los señores clientes, a precios moderados.

Intérprete y auto del Hotel a la llegada de trenes y vapores

**Garage BANDRÉS**

Agencia  
«CITROËN»



Stock de  
Neumáticos

**Reparaciones en general**

CARRETERA DE FRANCIA

TELÉFONO 44

**JACA**



## **José Barril CAMISERÍA**

Establecida en 1875

Corbatería  
Géneros de Punto  
Artículos de Piel  
Bisutería

Especialidad en  
Confección a la medida - Novedades.  
Alta calidad

**Independencia, n.º 10 - Zaragoza**

**Farmacia  
Droguería  
Perfumería**

**Teléfono  
4140**

**Centro de Específicos**

**“IRIS”**

**José M. Castejón  
Independencia, n.º 6  
y Cinco de Marzo, 13  
ZARAGOZA**

Si necesita  
usted  
comprar

**visite los Almacenes**

**Barcelona, Martín y Garín**

**Géneros de Punto,**

Don Jaime, 32  
San Andrés, 11

**Teléfono 4133 - Zaragoza**

## **Lubrificantes “AGUILA”**

Delegado:  
**D. Rafael Arnaiz**

**Viuda de M. Brugarolas**  
Casa Central: BARCELONA

Sucursal de Zaragoza  
**Goya, 3 y 5**  
— Teléfono 4135 —

## **Vda. de Ricardo Sanz - Zaragoza**

Talleres:

**Eras Campo Sepulero**

**Teléfono 2038**



Exposición:

**Independencia, n.º 26**

**Teléfono 1310**

**Muebles de estilo - Tapicería - Decoración**



**¿QUE  
LAPIZ  
NECESITA  
VD.?**

PUBLICITAS

S. - 141



# LA VENECIANA

SOCIEDAD ANÓNIMA

CAPITAL: 6.000.000 DE PESETAS (TOTALMENTE DESEMBOLSADO)

## FÁBRICAS DE ESPEJOS Y LUNAS PARA MUEBLES

en ZARAGOZA: Apartado 50  
en SEVILLA: Apartado 271

Dirección telegráfica y telefónica para  
Zaragoza y Sevilla: PARAÍSO

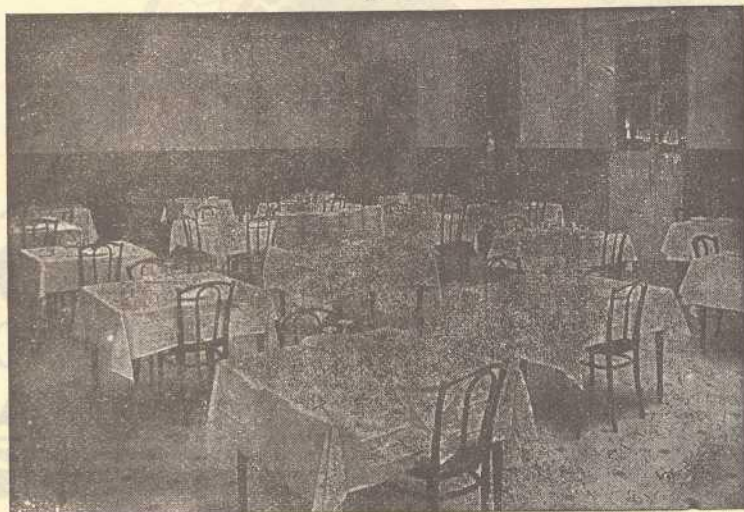
Oficinas en Madrid:  
MARQUÉS DE CUBAS, 1, bajo

**A**nuncios luminosos de todas clases y precios: bocetos y presupuestos gratis. Vidrieras artísticas, para salones y con asuntos religiosos para iglesia o históricos, para corporaciones: proyectos y presupuestos gratis. Decoración del cristal y vidrio por todos los procedimientos conocidos. Vitrinas industriales y de salón, en todos los modelos y precios. Construcción de cúpulas, cubiertas, pisos y lucernarios de cristal, por todos los sistemas, garantizando los resultados. Molduras y marcos de estilo, cuadros, grabados, oleografías, etcétera. Instalaciones completas de cristalería y

metalistería para Bancos y nuevos establecimientos. Pizarras para anuncios y cotizaciones de Banca y Bolsa. Contestamos las preguntas que sobre cristalería nos dirijan los señores arquitectos, ingenieros, contratistas y particulares. Nos encargamos de la reposición de cristales averiados, asegurados por la empresa mercantil individual «El Seguro de Cristales», propiedad de D. Basilio Paraíso Labad. Venta de toda clase de vidrio y cristal plano, al por menor y mayor, aplicando precios limitadísimos en nuestra SUCURSAL DON ALFONSO I, 13 y 15 y FUENCLARA, 6.

Sucursal para ventas en Zaragoza: DON ALFONSO I, 13 y 15  
y FUENCLARA, 6, donde encontrará el público un gran surtido  
en OBJETOS ARTÍSTICOS PARA REGALOS.

## Hotel Universo y Cuatro Naciones Zaragoza



*Ascensor.*

*Calefacción.*

*Agua corriente,  
caliente y fría.*

*Auto-omnibus  
en las estaciones*



*Reúne todas las comodidades modernas, y en proporción ofrece las más ventajosas condiciones de precios.*



# Índice geográfico informativo de los pueblos de Aragón

**ARDANUY.**—Partido Benabarre, provincia de Huesca. Aldea de 35 habitantes, a 4 kilómetros de Castanesa.

**ARDANUÉ.**—Partido de Benabarre, provincia de Huesca. Aldea a 2 kilómetros de Neril.

**ARDISA.**—Partido de Ejea de los Caballeros, provincia de Zaragoza. Lugar con Ayuntamiento de 455 habitantes, a 20 kilómetros de la cabeza del partido y 64 de la capital. La estación más próxima Ayerbe (N.), a 10 kilómetros. Se reparte el correo a las 16 y se recoge a las 7. Carretera de Ayerbe a Ejea. Báñalo el río Gállego. *Principales producciones:* Cereales y vino. *Fiesta*, el 22 de enero, San Vicente. En el siglo nono fué instituido el Santuario en el lugar que ocupaba una cueva donde según la tradición fué hallada una imagen de la Virgen por un pastorcillo y bajo la advocación de Nuestra Señora de Miramente, lugar ocupado después por el templo parroquial que reúne interesantes riquezas artísticas y arquitectónicas.

**AREN.**—Partido de Benabarre, provincia de Huesca. Villa con Ayuntamiento de 1.179 habitantes, a 40 kilómetros de la cabeza del partido y 130 de la capital. La estación más próxima Binéfar, a 90 kilómetros. Automóvil desde Benabarre hasta Binéfar. Se recoge el correo a las 21 y se reparte a las 18. Báñalo el río Noguera Ribagorzana. *Principales producciones:* Cereales y vinos. Ganado lanar y de cerda. *Fiesta*, 23 de mayo. Feria del ganado, del 21 al 23 de mayo y del 9 al 12 de diciembre.

**ARENS DE LLEDO.**—Partido de Valderrobres, provincia de Teruel. Villa con Ayuntamiento de 766 habitantes, a 12 kilómetros de la cabeza del partido. Equidista 48 kilómetros de las estaciones de la Mora la Nueva (M. Z. A.). Alcañiz (P. de H. a A.) y Tortosa (N.). Se reparte el correo a las 11 y se recoge a las 19. Río Algas. *Principales producciones:* Cereales, aceite y almendras. *Fiestas*, del 13 al 15 de agosto, San Hipólito y Nuestra Señora de la Asunción, y del 11 al 13 de octubre, Nuestra Señora del Refugio y Nuestra Señora del Pilar.

**ARGAVIESO.**—Partido de Huesca, provincia de Huesca. Lugar con Ayuntamiento de 311 habitantes, a 14 kilómetros de la capital, cuya estación es la más próxima (N). Coche desde Huesca hasta Novalés y después 2 kilómetros a pie. Se reparte y recoge el correo a las 16. Carretera de Sariñena a Siétamo. Báñalo el río Guatizalema. *Principales producciones:* Trigo y vino. *Fiesta*, el 8 de septiembre.

**ARGENTE.**—Partido de Montalbán, provincia de Teruel.

Lugar con Ayuntamiento de 710 habitantes, a 23 kilómetros de la cabeza del partido y 40 de la capital. La estación más próxima Santa Eulalia del Campo (C. A.), a 16 kilómetros. Se reparte y recoge el correo a las 12. *Principales producciones:* Cereales y azafrán. Ganado lanar. *Fiestas*, el 17 de enero y el 16 de agosto, San Antonio y San Roque.

**ARGUIS.**—Partido de Huesca, provincia de Huesca. Lugar con Ayuntamiento de 320 habitantes, a 22 kilómetros de la capital. La estación más próxima Caldearenas, a 16 kilómetros (N.). El viaje, generalmente, se hace por Huesca (N.), empleando de ésta coche hasta Nueno. Se reparte y recoge el correo a las 12. Báñalo el río Isuela. *Principal producción:* Trigo. Ganado lanar, 1.300 cabazas. *Fiesta*, el 29 de septiembre, San Miguel. En su término municipal se halla el Pantano de Arguís, obra hidráulica de gran importancia. Se comenzó en los últimos años del siglo XVII y se terminó en 1704; recientemente ha sido recreada la presa, según un proyecto del ingeniero don Mariano Vicente, terminando recientemente estas obras la Confederación del Ebro.

**ARIÉSTOLAS.**—Partido de Tamarite, provincia de Huesca. Aldea de 30 habitantes, a 6 kilómetros de la Almunia de San Juan.

**ARINZÉ.**—Partido de Boltaña, provincia de Huesca. Aldea de 16 habitantes, a 0,9 kilómetros de Tella.

**ARIÑO.**—Partido de Híjar, provincia de Teruel. Villa con Ayuntamiento de 1.555 habitantes, a 22 kilómetros de la cabeza del partido y 110 de la capital. La estación más próxima Puebla de Híjar (M. Z. A.), a 30 kilómetros. Auto a la estación, que cobra 5'60 pesetas, a las 7 de la mañana y 3 de la tarde; regresa a las 12 de la mañana y 5 de la tarde. Se reparte y recoge el correo a las 12 y a las 15. Giro postal hasta 50 pesetas. Báñanla los ríos Escurisa y Martín. *Principales producciones:* Aceite, vino, hortalizas, cereales, alfalfa y azafrán. Ganado lanar y cabrio. *Fiesta*, el 17 de enero, San Antón. 16 de agosto, San Roque y varias de barrio. Aguas medicinales de la clase sulfurosa, curativas de las enfermedades de la piel. Baños muy concurridos y su apertura es de 1.º de julio hasta 30 de septiembre; se encuentran a 2 kilómetros de la población en la ribera del río Martín y junto a la carretera de Albalate a Cortes.

**ARIZA.**—Partido de Ateca, provincia de Zaragoza. Villa de 2.448 habitantes, a 127 kilómetros de la capital y a 28 de Ateca (M. Z. A.). Se reparte el correo a las 8 y a las 15; se recoge a las 24 y a las 2'20. Giro postal y telegráfico. Carretera de Madrid a Francia. Báñala el río Jalón. *Principal producción:* Cereales. *Casa:* Conejo, liebre y perdiz. Cabezas de ganado lanar, cabrio, caballar, mular, asnal, vacuno y cerda. *Fiesta*, el 14 de septiembre, la Exaltación de la Santa Cruz.



**Publicitas**

Cuando  
ninguna le satisfaga  
emplee la tinta  
**ZENITRAM**  
y escribirá a gusto

**Depósito de venta:**  
**LA REINA DE LAS TINTAS**  
**Torrenueva, 16, 18 y 20**  
**y CASA MARTÍNEZ - COSO, 75**  
**Zaragoza**

## Hotel Mur

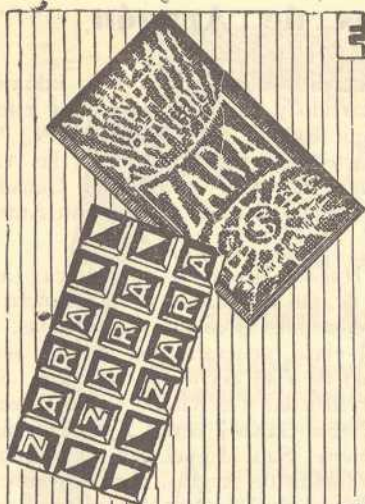
Directora Propietaria: <b>Laura Mur</b> Teléfono 40 Jaca  A los Sres. viajeros y huéspedes fillos, precios excepcionales.	Habitaciones independientes y para familias. Cocina española y francesa. Precios moderados. Servicio diario de carruajes de la misma casa a la estación, a Francia por Canfranc y a Pamplona por Tiermas. Garage para automóviles. Calentamiento central - Cuartos de baño. - Gran confort. Habitaciones con agua caliente y fría. Magníficas vistas. Proximidad a paseos, teatro, ciudadela, catedral y comercio.
--	--

Hospédese V. en el Hotel Oriente, de Zaragoza



EL REGALIZ DE EXCELENTE CALIDAD

# ZARA



A **15** CTS  
LAS DELICIOSAS  
**TABLILLAS**  
DE  
**ARAGON**

LAS MEJORES  
**BARRITAS** DEL MUNDO

DE VENTA EN TODAS LAS BUENAS CASAS  
FARMACIAS CONFITERIAS  
DROGUERIAS ETC.

Almacenistas y detallistas  
pedir informes a

**TUR, SUCESES S.A.**

Fábrica de Regaliz  
Extracto de regaliz y raíz de regaliz.  
Barritas extracto de regaliz.  
Extracto de regaliz en bloques de 120 kilos.  
Extracto de regaliz en panes de 5 kilos.  
Extracto de regaliz pulverizado.  
Raíz de regaliz pulverizada.  
Perlas y Tablillas  
de Aragón.

**ZARAGOZA**  
APARTADO 247



A **75** CTS  
LAS EXQUISITAS  
**PERLAS**  
DE  
**ARAGON**

DESDE **5** CTS  
**DOS POR**  
HASTA  
PTA LA BARRITA

## VIAJES MARSANS

Expendición rápida de billetes de ferrocarril y pasajes marítimos.  
Billetes directos y de ida y vuelta individuales y colectivos. Billetes  
kilométricos españoles. Billetes circulares internacionales con itine-  
rario preestablecido o señalado a gusto del viajero. Pasajes aéreos.

Excursiones colectivas acompañadas y organización de viajes por grupos,  
con o sin guía. Organización de trenes especiales para todos los países.

Viajes a forfait indivi-  
duales y colectivos. Pe-  
regrinaciones. Seguros  
de equipajes. Viajes en  
automóviles.



Nos encargamos de es-  
tudiar gratuitamente  
todo proyecto de viaje  
que se nos indique, for-  
mulando el presupuesto  
respectivo.



...Yo he llegado solo de París gracias a las muchas  
comodidades que proporciona VIAJES MARSANS...

### AGENCIAS

**BARCELONA**  
Rambla Canaletas, 2 y 4  
**MADRID**  
Carrera San Jerónimo, 43  
**SEVILLA**  
Calle Tetuán, 16  
**VIGO**  
Calle Urzáiz, 2

### DELEGACIONES

**PALMA DE MALLORCA**  
Conquistador, 44  
**VALENCIA**  
Pintor Sorolla, 16  
**ZARAGOZA**  
Plaza de Sas, 5



## SUMARIO

Circuito aéreo internacional: El control Zaragoza en la gran vuelta a Europa en avioneta, *Narciso Hidalgo*. — Nuestros caminos del aire, *Manuel Iñigo*. — Guárdate... que Dios te guarda, *R. Ruiz Ferry*. — El S. I. P. A. en el Congreso de las rutas aéreas del sur de Francia, *Francisco de Cidón*. — Impresiones de un viaje, *Julio Ruiz de Alda*. — Bearne y Aragón: La ruta del aire, *J. García Mercadal*. — El aeródromo «Palomar», *Eduardo Cativiela*. — La labor de los Aero-Clubs, desde el punto de vista de la defensa nacional, *Luis Gonzalo*. — Aviación aragonesa, *José Canudas*. — Las obras del Pilar. El Congreso Catequístico. — Labor del Sindicato. — Vías de Comunicación y Turismo (conclusión), *Miguel López de Gera*. — Índice geográfico de los pueblos de Aragón.

Sección «Montañeros de Aragón»: El Refugio de Candanchú.

# Compañía Española de Turismo

Agencia Oficial exclusiva del TOURING CLUB ESPAÑOL

CAPITAL SOCIAL: 2.500.000 PTAS.

**Billetes de ferrocarril kilométricos.**  
**Pasajes marítimos y aéreos. Excursio-**  
**nes colectivas. Viajes a forfait e indivi-**  
**duales. Intérpretes en las fronteras y**  
**estaciones principales. Servicios de**



**autocars y automóviles. Seguro de equi-**  
**pajes. Lista de Hoteles. Horarios ferro-**  
**viarios. Guías y planos de las poblacio-**  
**nes. Informaciones gratuitas, verbales**  
**y por correspondencia ♦ ♦ ♦ ♦**

CENTRAL. — BARCELONA: MERCED, 26

ZARAGOZA: PASEO SAGASTA, 17

MADRID  
Carmen, 5

SEVILLA  
Santo Tomás, 17

VALENCIA  
Dr. Romagosa, 2

SAN SEBASTIÁN  
Plaza Guipúzcoa, 11

PALMA  
Siete Esquinas, 6

ALMERÍA  
Paseo del Príncipe, 42

BARCELONA  
Plaza Cataluña, 1

BURGOS  
Lain Calvo, 57

TARRAGONA  
Rambla San Juan, 71

GIBRALTAR  
Main Street, 140

TELEGRAMAS: CETURISMO

¿Hotel económico y de estancia agradable? El Oriente, de Zaragoza.



Unica Casa especializada  
en Discos y Fonógrafos.  
Siempre los discos de moda

Coso, núm. 87  
Teléfono 1478

# AUTO - RADIO EL PALACIO DE LA MÚSICA

ZARAGOZA

Agente exclusivo para Aragón y Soria  
del Material de Radio de R. C. B.



AGENCIA  
EXCLUSIVA

Nombre  
y marca



regis-  
trada



DE LOS  
AUTOMÓVILES

Auburn, Panhard - Levassor, Cord, Minerva, Bugatti, Berliet

TRACTORES CLETRAC-CAMIONETAS, CAMIONES, OMNIBUS

Piezas de recambio  
para todas las mar-  
cas, en especial:  
FORD, CITROEN  
CHEVROLET

Neumáticos y Cámaras

U. S. "Royal", "Euglebert"  
"Michelin"

Grandes existencias - Precios reducidos

Taller de reparaciones  
con personal técnico:  
ABEN-AIRE, 13-15  
— TELÉFONO 4156 —

Despacho, Exposición  
y Ventas

**AUTO-SALON**

Plaza del Pilar, 29  
Teléfono 3213-Zaragoza

NOTA: A los señores socios del Sindicato de Iniciativa y Propaganda de Aragón, y mediante la presentación del recibo, se les hará en las piezas y accesorios UN DESCUENTO especial.

## Gran Politécnica Torres

Preparatoria para  
ingreso en la

Academia General Militar y Escuela Naval

Dirigida por D. Antonio Torres  
Comandante de Infantería  
diplomado de E. M.

LA QUE HA INGRESADO  
MÁS ALUMNOS

Resultado de la última  
convocatoria  
30 plazas

Internado el más  
higiénico - Calefac-  
ción, Baños, Duchas

BRUIL, n.º 2 -- Teléfono 2470  
ZARAGOZA

Gimnasio - Capilla  
—  
Pidanse reglamentos





Revista Gráfica de Cultura Aragonesa



Zaragoza desde un aeroplano: fotografía obtenida por el servicio de la Confederación del Ebro.



Todas las fotografías que ilustran este número, mientras no lleven indicación contraria, están tomadas en el aeródromo PALOMAR refiriéndose siempre a interesantes momentos de movimientos de aeroplanos en la inauguración del mismo, o la llegada y salida de avionetas durante los días del concurso internacional



# El control Zaragoza en la gran vuelta a Europa en avioneta

Pocas veces ha tenido Zaragoza una intervención tan importante y acertada en concursos internacionales, como ésta de la gran vuelta a Europa en avioneta.

Técnicos de aviación, prensa, autoridades y cuantos siguieron de cerca la marcha del control Zaragoza en esta gran prueba, opinan que la organización del aeródromo zaragozano puso de relieve las posibilidades de nuestra ciudad y el entusiasmo de una naciente entidad dedicada a los menesteres aéreos y a la propagación de este importante aspecto del progreso.

## LA PRENSA Y "AERO-CLUB"

La prensa local, sin excepción, y la forastera, que ha dedicado a la "challenge" especial información, ha coincidido en afirmar que el control de Zaragoza ha sido una de las mejores intervenciones de España en la Gran Vuelta.

Recortamos, para aseverar este aserto, algunas frases laudatorias que la prensa dedica al "Aero-Club".

### De La Voz de Aragón:

"La Prensa española ha dedicado elogios a la organización zaragozana, y el nombre de Zaragoza ha sonado en todos los periódicos extranjeros, que han seguido con interés el curso de los aparatos por tierras españolas.

"Ayer mañana estuvo en el aeródromo el señor Jordana, a quien saludaron los directivos del Aero, y presenció el paso de un numeroso lote de avionetas y los activos trabajos del Aero, para el desenvolvimiento de la buena organización del campo. El señor Alcalde apreciaría el esfuerzo de la naciente Sociedad, y aunque no simpatice con las modernas tendencias aeronáuticas, habrá comprendido que de no surgir esos hombres beneméritos que apegaron con la difícil labor de preparar terreno y controlar esta importante "challenge" internacional, Zaragoza hubiera quedado muy mal ante todos los países.

"Zaragoza tiene ya base aérea. Gracias al esfuerzo, entusiasmo y tenacidad de unas cuantas personas, cuyos nombres todos conocemos, se ha convertido, en menos de un mes, un campo sembrado en uno de los mejores aeródromos españoles.

"Así como suena. Palabras recogidas de personas técnicas, de los aviadores visitantes, altas personalidades en la aeronáutica española, afirman que no en balde tenían puestas sus esperanzas, los entusiastas, en dejar bien a Zaragoza

en este difícil empeño, cual es poner a la ciudad en condiciones de incorporarse a las modernas tendencias y al progreso aeronáutico.

"Muy de veras felicitamos a los componentes del Aero Club, y los citamos como ejemplo de zaragozanos emprendedores, entusiastas y amantes de la ciudad y de hombres filántropos, que desinteresadamente se sacrifican por el progreso de la ciudad y cuidan de dotarla de elementos que, por vía oficial, no puede conseguir.

"El bello espectáculo de ayer fué uno de los acontecimientos zaragozanos de mayor relieve."

### De Heraldo de Aragón:

"Los servicios de control mejor organizados de toda la "challenge" han sido los de Bristol y Zaragoza. — Ayer puede decirse que terminó el paso por nuestra ciudad de las avionetas que toman parte en la "challenge" internacional. Por lo menos en cuanto se refiere a espectáculo que puede interesar al público, pues sólo falta la llegada al control del aeródromo Palomar de cuatro aparatos que se hallan detenidos en Madrid y Sevilla por haber sufrido averías.

"A pesar del violento temporal de viento y lluvia que reinó los días anteriores, el paso de las avionetas por España no ha podido ser más feliz, pues los escasos accidentes que se han registrado no han tenido consecuencias trágicas.

"Por lo que al control de Zaragoza se refiere, podemos estar plenamente satisfechos de la labor que se ha realizado, presidida siempre por un acierto que sólo elogios merece.

"Todos los servicios han funcionado con una certeza y precisión realmente admirable, todavía más, si se tiene en cuenta que se ha jugado con personal novato en estas disciplinas.

"Pero la buena voluntad y el entusiasmo han hecho que se llegara muy lejos, tanto, que el piloto del aparato "D 8" no tuvo inconveniente en manifestar públicamente que los servicios de control mejor organizados de toda la "challenge" han sido los de Bristol y Zaragoza."

### De El Noticiero:

"Bien, muy bien, se portaron nuestros improvisados "clubman". Hace un mes escasamente, tan apenas existía en nuestra ciudad un aficionado a la aviación, y ayer, sin elementos extraños, con personal todo él zaragozano, se dió servicio a treinta aparatos en poco menos de una hora, en una prueba internacional reñidísima, en la que la pérdida de un mintuo puede suponer el fracaso de muchos esfuerzos.

"Son merecedores de nuestros elogios cuantos intervinieron en la buena marcha del aeródromo, y como estos elogios justísimos son como consecuencia de una intervención de la ciudad en un acontecimiento internacional, no es extraño que sintamos gran júbilo al hacerlos y que se quiera escapar de nuestros labios un ¡ Viva Zaragoza !

"Que todo cuanto estamos diciendo no es exageración lo dicen los datos de llegada y salida de los aparatos: a las 7'16 aterrizaba la primera avioneta y a las 8'54 se dió salida a la última de las treinta primeramente llegadas."

## FUNCIONAMIENTO DEL CONTROL

DÍA 23 DE JULIO. — Salidas y llegadas de aparatos. — Número K 5. Piloto, A. S. Butler. Motor Gipsy 100 HP. Llegada, a las 12'09. Salida, a las 13'55. Nacionalidad, Inglaterra.

Número M 2. Piloto, Maurice Finat. Motor Renault, 95 HP. Llegada, 12'30. Salida, 14'06. Nacionalidad, Francia.

Número L 3. Piloto, Arrachard. Motor Renault, 95 HP.



Foto Srta. Balaguer



Llegada, a las 13'39. Salida, 14'13. Nacionalidad, Francia.  
Número K 1. Piloto, S. A. Thorn. Motor Cirrus-Hermes, 104 HP. Llegada, 14'40. Salida, 15'26. Nacionalidad, Inglaterra.

Número F 2. Piloto, Polter. Motor Argus. Llegada, 15'37. Salida, 16'33. Nacionalidad, Alemania.

Número B 3. Piloto, Morzik. Motor Argus. Llegada, 15'44. Salida, 16'35. Nacionalidad, Alemania.

Número B 8. Piloto, Poss. Motor Argus A. 8. Llegada, 15'45. Salida, 17'08. Nacionalidad, Alemania.

Número K 7. Piloto, J. E. Garberry. Motor Warner, 110 HP. Llegada, 16'28. Salida, 17'37. Nacionalidad, Inglaterra.

Número K 3. Piloto, H. S. Broad. Motor Gipsy, 100 HP. Llegada, 16'44. Salida, 17'37. Nacionalidad, Inglaterra.

Número K 4. Piloto, H. Andrews. Motor Gipsy II, 120 HP. Llegada, 17'05. Salida, 17'44. Nacionalidad, Inglaterra.

Número M 1. Piloto, Cornezz. Motor Renaul, 95 HP. Llegada, a las 17'09. Salida, 17'49. Nacionalidad, Francia.

Número D 1. Piloto Basenwald. Motor Argus. Llegada, 17'45.

Número T 5. Piloto, Antonio Habsburgo de Borbón, archiduque de Austria. Motor Gipsy, 85 HP. Llegada, 19'40. Nacionalidad, España.

Día 24. — D 1. Llega, 9'39; sale, 10'26.

F 2. Sale, 17'17.

K 4. Llega, 14'35; sale, 15'41.

K 7. Llega, 8'59; sale, 9'49.

L 3. Sale, 9'29.

M 2. Llega, 9'39; sale, 10'22.

T 5. Llega, 9'45; sale, 10'27.

Día 25 DE JULIO. — *Salidas y llegadas de aparatos:*

A 2, llegó 7'21. A 8, llegó 7'44; salió, 8'35. A 9, llegó 7'45; salió 8'34. B 5, llegó 7'42; salió 8'20. B 7, llegó 7'57; salió 8'24. B 9, llegó 7'45; salió, 8'14. C 1, llegó 7'36; salió 8'11. C 4, llegó 7'28; salió 7'47. C 5, llegó 7'32; salió 8'21. C 6, llegó 7'53; salió 9'12; C 8, llegó 7'28; salió 8'04; D 4, llegó 7'16; salió 7'51; D 5, llegó 9'23; salió 9'43. D 7, llegó 7'27; salió 7'47. D 8, llegó 8'42; salió 9'12. E 2, llegó 7'45; salió 8'36. E 6, llegó 7'44; salió 8'18. E 8, llegó 7'22. E 9, llegó 7'33; salió 8'07. F 1, llegó 7'34; salió 8'28. K 6, llegó 7'54; salió 8'28. K 8, llegó 7'30; salió 8'06. O 1, llegó 8'12; salió 9'09. O 2, llegó 8'22; salió 9'08. P 2, llegó 7'36; salió 8'09. O 6, llegó 7'47; salió 8'37. O 7, llegó 9'30; salió 10'25. O 9, llegó 7'32; salió 8'12. P 3, llegó 7'50; salió 8'26; P 4, llegó 7'50; salió 8'16. S 1, llegó 7'50; salió 8'11. S 2, llegó 7'26; salió 8'02.

Día 26. — Alemania, C 7: llegada, 8'48; salida, 9'05.

Inglaterra, K 8: llegada, 8'52; salida, 9'29.

Alemania, C 5: llegada, 8'55; salida, 9'23.

Alemania, B 9: llegada, 8'58; salida, 9'19.

Alemania, A 2: llegada, 8'58; salida, 9'35.

Alemania, C 9: llegada, 9; salida, 9'30.

Alemania, C 1: llegada, 9'04; salida, 9'30.

Alemania, A 9: llegada, 9'04; salida, 9'54.

Alemania, C 4: llegada, 9'04; salida, 9'34.

Alemania, A 8: llegada, 9'05; salida, 9'54.

Inglaterra, K 6: llegada, 9'07; salida, 9'36.

Alemania, F 1: llegada, 9'08; salida, 10'26.

Alemania, B 7: llegada, 9'13; salida, 9'38.

Alemania, E 6: llegada, 9'33; salida, 10'14.

Polonia, P 4: llegada, 9'22; salida, 10'49.

Polonia, P 3: llegada, 9'33; salida, 10'23.

Alemania, E 8: llegada, 12'03; salida, 12'39.

Alemania, D 5: llegada, 12'37; salida, 14'12.

Alemania, C 6: llegada, 12'55; salida, 14'53.

Alemania, B 5: llegada, 12'57; salida, 14'37.

Alemania, E 2: llegada, 13'25; salida, 15'07.

Alemania, D 8: llegada, 13'45; salida, 15'25.

Polonia, O 1: llegada, 13'47; salida, 14'54.

Polonia, O 6: llegada, 14'06; salida, 14'42.

Alemania, C 3: llegada, 14'14; salida, 15'34.

Polonia, O 5: llegada, 14'35; salida, 15'21.

Suiza, S 1: llegada, 14'49; salida, 15'48.

Polonia, O 7: llegada, 14'52; salida, 14'59.

Suiza, S 2: llegada, 15'46; salida, 15'48.

Alemania, E 1: llegada, 16'05; salida, 17'01.

#### IMPRESIONES SOBRE LA VUELTA

Los que desconociendo las bases del Reglamento de la Vuelta a Europa, seguían el desarrollo de las etapas, creían que la clasificación había de referirse al avión más veloz, al pequeño "bólide" que, destacado en primer lugar, mantuviese la clasificación.

Así Butler, el inglés famoso, acaparó la admiración de todos con su fantástico promedio de 200 a la hora durante todo el recorrido.

Pero, los que así pensaban, desconocían el criterio que imperó en la organización, donde puede decirse que la Vuelta a Europa era solamente la suma de puntos necesarios para la clasificación preliminar, pero la definitiva dependerá de pruebas turísticas, que se realizaron en el aeródromo de Tempelhof desde el 1 al 8 de agosto. En ellas se probó el avión práctico, someténdolo a pruebas de consumo, capacidad en garaje, metros de despegue, aterrizaje en mínimo de lugar, etc.

Y de estas pruebas han salido los clasificados definitivamente, los vencedores del Gran Circuito Internacional de Turismo aéreo.

Así Butler, que sufrió una avería de hélice, quedó descalificado, a pesar del fantástico recorrido que llevaba en toda la Vuelta.

De los sesenta pilotos que tomaron la salida, tan sólo 33 vuelven a Berlín en condiciones normales. ¡Existe, por consiguiente, una "pérdida" de 50 por 100, aproximadamente! Examinándola por equipos, tendremos:

Equipo alemán: Salen 30 aparatos y vuelven 20; la pérdida ha sido, pues, de un 30 por 100 tan sólo. Los diez restantes fallaron por causas diversas. Offerman se mató en el aeródromo de Lyon-Bron, momentos antes del aterrizaje. Su avión tropezó con unos hilos telefónicos. (Accidente fortuito que en modo alguno puede achacarse a defecto del material). El desgraciado Offerman era un "viejo piloto", distinguido jefe de escuadrilla durante la guerra. Añadiremos

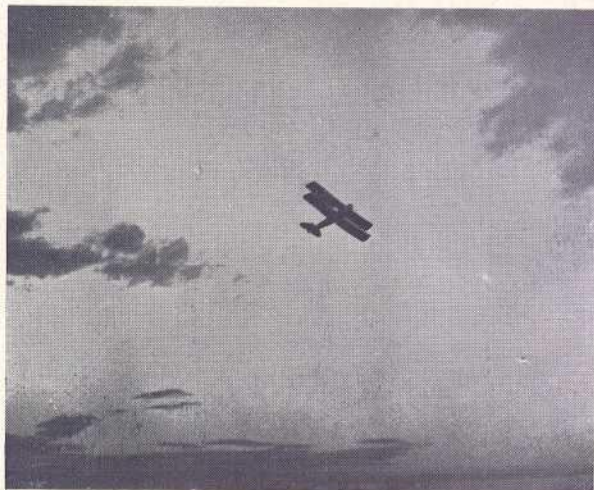


Foto Srta. Balaguer



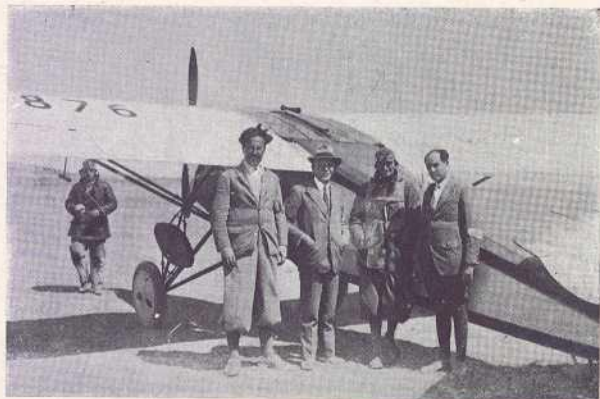


Foto La Barrera



Foto Marín Chivoite

aquí que éste fué el único accidente grave ocurrido durante el concurso.

Equipo polaco: Parten 12 y 5 tan sólo cierran el circuito. Existe, pues, una pérdida de un 58 por 100 (Karpinski se retiró el primer día víctima de un ataque de apendicitis. Otros varios abandonaron la partida al cruzar nuestro territorio).

Equipo inglés: Siete aviones ingleses salen de Berlín, y ¡los siete vuelven a encontrarse en la llegada! Los ingleses efectuaron una magnífica Vuelta, adjudicándose los primeros puestos, en especial Broad y Butler, que llegan los primeros con breves minutos de diferencia. Anotemos también el vuelo de Miss Spooner a 165 kilómetros de media, y el de Lady Bailey. Las "pérdidas" del equipo inglés han sido, pues, de... cero por 100, o su rendimiento de 100 por 100.

En la Vuelta éste ha sido, sin duda, alguna, el equipo más notable.

Equipo español: Tres aviones (sobre nueve inscriptos) toman la salida, pero uno tan sólo, el del archiduque Antonio cierra victoriosamente el circuito entrando en Berlín en octavo lugar. La "pérdida" aquí ha sido de un 66 por 100.

Equipo francés: Seis franceses tomaron la salida, de los cuales tan sólo dos cubrieron la Vuelta. Los abandonos representan, pues, un 66 por 100. ¡Dos franceses sobre seis!, pero se trata de un Finat y de un Arrachart, es decir, dos "ases" consagrados, dos pilotos expertísimos y entrenadísimos. Este dato es sintomático.

#### CLASIFICACIÓN GENERAL AL TERMINAR LA PRUEBA

- 1, Morzik, alemán; avión B. F. W-23; motor Argus, 100, C. V.
- 2, Poss, alemán; Klemm L-25; Argus, 100 C. V.
- 3, Notz, alemán; Klemm L-25; Argus, 100 C. V.
- 4, Miss Spooner, inglés; Moth D. H.; Gipsy, 100 C. V.
- 5, Polte, alemán; B. F. W-23; Argus, 100 C. V.
- 6, Carberry, inglés; Monocoupe S p.; Warner, 110 C. V.
- 7, von Massenbach, alemán; B. F. W-23; Argus, 100 C. V.
- 8, Broad, inglés; Moth; Gipsy, 100 C. V.
- 9, Krüger, alemán; B. F. W-23; Argus, 100 C. V.
- 10, Dinort, alemán; Klemm L-25; Argus, 100 C. V.
- 11, Osterkamp, alemán; Klemm L-25; Salmson, 40 C. V.

- 12, von Köppen, alemán; B. F. W-23; Siem.-Halske, 80 C. V.
- 13, Lusser, alemán; Klemm L-25; Argus, 100 C. V.
- 14, Risticz, alemán; Junkers-Junior; Gene, 85 C. V.
- 15, Thorn, inglés; Avro-Avian; Cirrus-Herm. 115 C. V.
- 16, Finat, francés; Caudron 193; Renault, 95 C. V.
- 17, Plonczinski, polonés; R. W. D. 2; Salmson, 40 C. V.
- 18, Siebel, alemán; Klemm L-26; Siem.-Halske, 80 C. V.
- 19, Wieckowski, polonés; R. W. D. 2; Salmson, 40 C. V.
- 20, Pasewaldt, alemán; Arado L II A; Argus, 100 C. V.
- 21, Arrachart, francés; Caudron 193; Renault, 95 C. V.
- 22, von Waldau, alemán; B. F. W-23; Argus, 100 C. V.
- 23, Benz, alemán; Klemm L-25; Genet, 80 C. V.
- 24, Gothe, alem.; Junkers-Junior; Siem.-Halske, 80 C. V.
- 25, von Freyberg, alemán; B. F. W-23; Argus, 100 C. V.
- 26, de Habsb-Bourbon, austriaco; Moth; Gipsy, 85, C. V.
- 27, Lady Bailey, inglés; Moth; Gipsy, 100 C. V.
- 28, Bajan, polonés; R. W. D-4; Cirrus-Herm., 115 C. V.
- 29, Roeder, alemán; Junkers-Junior; Genet, 85 C. V.
- 30, Gedgowd, polonés; P. Z. L-5; Gipsy, 100 C. V.
- 31, Andrews, inglés; Avro; Gipsy, 120 C. V.

#### OTRAS INCIDENCIAS DEL CONTROL ZARAGOZA

Se ha alabado mucho, no solamente la organización del aeródromo zaragozano, sino su suerte con el ajetreo de las llegadas y salidas de la "challenge".

Ni un solo aparato tuvo avería seria en el aeródromo, y los que llegaron con ellas o las produjeron, las repararon con celeridad inusitada, disponiendo de todos los medios necesarios.

Fueron obsequiados con ramos de flores los aviadores concursantes, que agradecieron mucho la deferencia.

La Federación Aeronáutica española felicitó entusiasmada al "Aero Club" por el esfuerzo realizado.

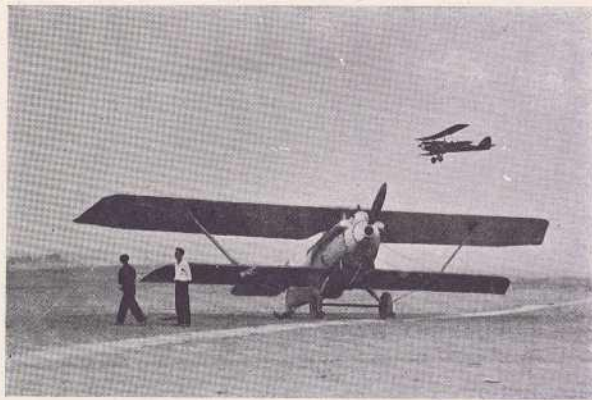
Todo ello resalta la primera intervención de la naciente Sociedad en la gran prueba y deja muy cimentada la naciente aeronáutica zaragozana, que en fecha corta ha de desarrollar la afición a la aviación, con la semilla lanzada en pro de esta moderna rama del progreso.

NARCISO HIDALGO.

Fué siempre una incesante aspiración del S. I. P. A. que Zaragoza trabajase por comenzar a figurar, con la importancia que le corresponde, en las líneas aéreas. El Aero Club de Aragón ha dado los primeros pasos, que han sido de atrevido gigante y de prudente y avezado organizador. Ahora toca a todos los demás — individuos y corporaciones — cumplir su deber. Si no cunde la actividad y el entusiasmo, no nos quejemos más tarde de quedar orillados. ¡Cuántas ciudades quisieran la situación y carácter de Zaragoza....! ¡Qué responsabilidad la de quienes dejan pasar el tiempo sin atender a los problemas de urbanismo moderno y de la ciudad de mañana....!

ARAGÓN dedica alegre este número al nuevo aeródromo y a la magnífica actuación de Zaragoza, la más dura de toda la prueba, durante el pasado concurso internacional de avionetas. La espléndida portada de este número se debe a nuestro entusiasta colaborador y gran artista, el Prof. Sr. Cidón. ¡Zaragoza, despierta y piensa en tu porvenir....!





Fotos La Barrera

## Nuestros caminos del aire

HASTA hace muy poco tiempo, la aviación estaba reservada para un pequeño número de hombres que se lanzaban al espacio en plan de conquistadores. Unos para contrastar en la práctica del vuelo si los estudios de la ciencia en materia de aerodinámica, de motores, de forma de aparatos, etc., daban el resultado que sus inventores se proponían. Los otros, hombres de guerra, para servir a su Patria batándose en trágico duelo con el *as* del campo enemigo; para bombardear, escapando de la caza que les hacían las baterías antiaéreas de las bases, las concentraciones del ejército contrario; en una palabra: para servir las conveniencias de la guerra. Por fortuna las guerras terminaron y, con sus experiencias el progreso de la aviación ha sido rapidísimo.

Desde 1908 en que Wilbur Wright pudo volar llevando un pasajero más de dos horas con un biplano cuyo peso sin carga era de 400 kgs., accionado por un motor de 28 c. v., en el campo de Pont-Long, de Pau, solo han transcurrido 22 años. Pues bien, en ese mismo aerodromo de Pont-Long, aterrizaron en julio último las avionetas participantes en la Challenge Internacional y, según las condiciones del concurso, las mayores, las de 1.ª categoría, con un peso inferior a 400 kgs., montaban motores hasta de 125 c. v. (unas cuatro veces más potentes que el de Wright) y las de 2.ª categoría, de peso inferior a 280 kgs., motores de 80 c. v., que el progreso ha sido en 22 años gigantesco.

Otra fecha histórica: El 25 de julio de 1909, hizo Blériot el primer vuelo de travesía sobre el Canal de la Mancha. En julio de 1930, con un tiempo infernal de vientos y lluvias, una bandada de avionetas participantes en la Challenge, sale de Berlín, va a Francfort, luego a Reims, luego a San Inglevert, de allí a Bristol, a Londres, otra vez a San Inglevert, llega a París, de París a Poitiers, de Poitiers a Pau, de Pau a Zaragoza, Madrid, Sevilla, Madrid, Zaragoza, Barcelona, Nîmes, Lyon, Lausanne, Berna, Munich, Viena, Breslau, Posen, Warschau, Konisberg y Dantzig, para rendir viaje en el mismo Berlín. Hacen, pues, un gran recorrido en el que no se trata solo de llegar, sea como sea, si no en el que se tienen en cuenta para la puntuación y calificación, la regularidad y la velocidad de las marchas, las condiciones técnicas del aeroplano, puesta en marcha del motor, protección contra el incendio del mismo, tren de aterrizaje, confort de la cabina, instalación del doble mando, instrumentos indicadores de altura, de dirección, de temperatura, etc.; aparatos de salvamento; facilidades de montaje y desmontaje del avión, materiales del mismo (madera, metal); pruebas de arranque y de aterrizaje; consumo de combustibles y lubricantes, etc. etc. La prueba, como se ve, era dura y no obstante, se inscribieron más de 100 aparatos, salieron de Berlín más de la mitad, terminaron el recorrido casi todos, y solo hubo un accidente desgraciado: el de la avioneta de Offermann, que se destrozó contra los alambres de una antena de radio, por un descuido lamentable.

También hay que decir que los pilotos de esos aparatos eran dignos ciudadanos de las principales naciones europeas, pero, con alguna honrosa excepción, casi todos pertenecían al montón anónimo de los aviadores, es decir, que

no era un concurso de *ases*; y en favor de nuestra tesis diremos que dos aparatos iban dirigidos por intrépidas señoras. Esta realidad que hemos visto con nuestros propios ojos habla con sobrada elocuencia del grado de sencillez, de comodidad y de seguridad a que se ha llegado en los viajes aéreos; y en verdad que las tales avionetas de la Challenge, más que el asombro y el respeto de lo grandioso, inspiraban la admiración y el entusiasmo de lo bello. Pequeñitas, ingravidas, lindas y brillantes; obedeciendo con docilidad a los mandos; con motores que arrancan al ligero impulso de una mano femenina que hace girar la hélice un cuarto de vuelta, más parecían juguetes, no de niños, sino de personas mayores, que aparatos capaces de despegar de tierra en menos de cien metros y remontarse a más de dos mil para volar sobre los Pirineos y los Alpes, después de haber repetido en ida y vuelta, la hazaña de Blériot. Lo dicho prueba que el período heroico de la aviación ha terminado y que estamos entrando de lleno en el de su aplicación a las necesidades y conveniencias de la vida.

Pero es indispensable hacer campaña enérgica para que esto se sepa por todo el mundo porque el gran público, el que lee tan sólo la Prensa diaria, o no lee nada, sólo conoce dos aspectos de la aviación; sólo le llegan las noticias del *raid* o del *accidente*, y por fortuna, hay algo más que eso. Pero la vida es así; los periódicos diarios unas veces nos hablan de que los pilotos Fulano y Mengano han hecho lo que nadie hizo hasta el día: pasarse más de seiscientas horas sin aterrizar, realizando emocionantes aprovisionamientos desde otros aviones; o rizar el rizo cuatrocientas veces en un vuelo de hora y media. También dan cuenta del trágico fin del tal aparato que se incendió, murieron carbonizados sus tripulantes y hasta se prendió fuego al rastrojo donde cayeron; el accidente del *pájaro descolorido*, que en pleno vuelo, perdió un ala, otra ala, la cola: en una palabra, que de él no quedaron ni los rabos.

Con esta clase de información, que es la corriente, porque es la sensacional y satisface el anhelo que tiene el público de leer cosas grandiosas, bien sean heroicas, o truculentas, la humanidad resulta mal informada, pues sólo le hablan de la proeza, o de la desgracia. En cambio, no le dicen del mismo modo, con grandes titulares, en forma llamativa, que en todos los países civilizados, hay líneas aéreas, con servicios regulares, rápidos, cómodos y al alcance de casi todas las fortunas. Así ocurre que muy poca gente sabe a ciencia cierta que desde Madrid, por ejemplo, se puede ir en diez horas a Londres; en tres horas a Barcelona; a Sevilla, etc., e ignora en absoluto si los viajes son diarios, la hora de salida de los aviones, el precio y demás circunstancias indispensables. Esta clase de noticias, naturalmente, las considera la Prensa como *réclame* de las empresas, y las cobra según sus tarifas, por cuya razón escasea. Pero había que anotar el hecho y anotado queda, de que la gran Prensa y no, por culpa suya, sólo habla de aviación a diario para dar cuenta del *raid*, o del *accidente*, que son cosas extraordinarias; y que las empresas de líneas aéreas, por economía mal entendida, no se cuidan de hacer saber que existen servi-



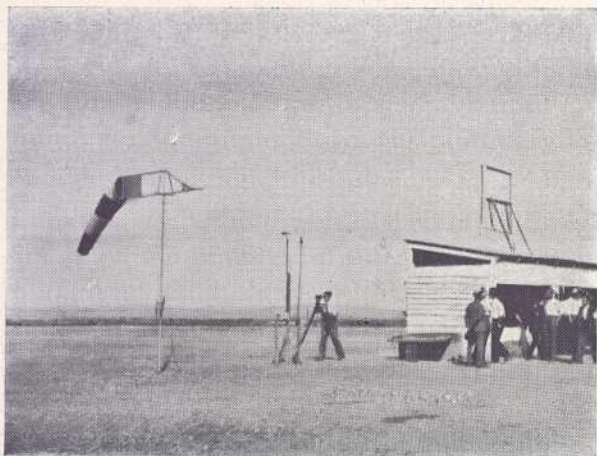


Foto Palacio

cios de transporte de viajeros y correo, que funcionan magníficamente, lo cual tiene a nuestro juicio mucha mayor importancia. En fin, analicemos la aviación en estos tres aspectos: el raid, el accidente y el servicio, más o menos regular.

Del raid sólo diremos que siendo completamente inútil en cuanto a conseguir un fin inmediato, constituye una sublime aspiración y envuelve consigo un importantísimo fin remoto, pues para lograrlo se imponen mejoramientos del material y estudios de circunstancias diversas, contribuye más que nada al progreso en los problemas técnicos.

Del accidente, habría mucho que hablar. La aviación, modernísima, ha sorprendido al hombre de tal modo que aun estamos maravillados, sin acabarnos de convencer, de que haya sido posible dominar la ley física de la gravitación, con aparatos más pesados que el aire. Con el globo, con el dirigible, todavía nos explicamos la aeronáutica; pero el avión a la mayoría de las personas les infunde un temor, que sería más propio llamarle miedo insuperable. No nos explicamos fácilmente cómo y por qué se sostiene en el aire un aeroplano y creemos que, a muy poca cosa, es inevitable la caída, que lleva consigo la muerte. Nos dejamos arrastrar por el instinto de conservación, porque la inteligencia no es capaz de explicarnos satisfactoriamente cómo es posible sostenerse en el aire. Pero el instinto es un atributo de la animalidad, de lo más inferior del hombre, y si la cultura propende a vencer y a dominar los instintos, veamos cuál es la postura de una persona instruida frente a ese miedo *zoológico* que le produce la idea de volar. Igual problema debió plantearse a nuestros antepasados, cuando se lanzaran a navegar por las aguas, y los ríos y los mares quedaron vencidos.

Un avión se sostiene en el aire porque el aire es resistente; la hélice, desde que alcanza cierto número de revoluciones, se apoya en él y hace el papel de una tuerca cuyo macho es la resistencia del aire. A motor parado, los planos de sustentación, las alas, también toman apoyo en el aire, y dirigido por los timones horizontales y vertical, no cae vio-



Foto Palacio

lentamente, sino que planea y llega a tierra formando un ángulo tan agudo, que tras el contacto (un pequeño choque) da un salto, o varios cada vez más pequeños, hasta que rueda sobre el suelo y, al fin, se para. Esta explicación tan simplista basta para comprender la posibilidad del vuelo. No hace falta la fe, para creer lo que a diario se ve.

Y como no estamos en el caso de tratar el asunto en su aspecto científico, basta con lo dicho y vayamos a otra cosa. Vamos a pensar que de algo tenemos que morir, y entre hacerlo víctimas de un cáncer de estómago, o de una tuberculosis, por egoísmo, parece preferible caer con un avión y hacerse tortilla en un minuto, que estar meses y años padeciendo una enfermedad que sabemos no tiene remedio. Pensando en el vaso de agua que lleva los gérmenes de la tifoidea, en la mosca que se pasea por el pan que vamos a comer, o que mete su inmundicia en nuestra mermelada, depositando así los microbios de terribles infecciones; en el mosquito que pica durante el paseo campestre y propaga el paludismo; pensando en los innumerables peligros que acechan nuestra existencia y haciendo un balance sereno, científico, reflexivo, acabaremos por convencernos que vivimos de milagro y que surcar los aires en un avión, es una contingencia que, en realidad, tiene muy poca importancia. Nos parece poco sensato tener tanto miedo a morir vestidos si pensamos que la muerte, al fin, vendrá, y la llamada muerte natural, en la cama, en paños menores, suele ser más cruel, por prevista, por invencible, por larga, por dolorosa, que la que se produce por traumatismo.

No es el avión un artefacto tan inseguro como a primera vista parece y todavía lo será mucho menos, cuando la humanidad le pierda el miedo del todo, y se preocupe de preparar debidamente los caminos del aire.

Los peligros quedarán reducidos a un mínimo cuando estudiemos las vías aéreas y las dotemos de muchos campos de aterrizaje. El accidente ha de ocurrir, o porque le pase algo al piloto, o porque le pase algo al aparato.

No sirve cualquiera para conducir un aeroplano, como tampoco para ponerse al volante de un automóvil. Los carnets de conductor de automóvil no se facilitan sin la presentación de un certificado facultativo que acredite la integridad de los sentidos corporales: vista, oído, etc., y determinadas circunstancias de fuerza y sanidad física y mental. Para conceder el ingreso en las Escuelas de aviación el reconocimiento es mucho más severo y la selección de los aspirantes se lleva con todo el debido rigor. En esto conviene ser inexorable, pues fácilmente se comprende lo desastroso que sería permitir a un epiléptico, a quien sufre vértigos, a quien no tenga muy buena vista, la dirección de un aeroplano. A un piloto fuerte, joven, sano, puede ocurrirle una indisposición repentina en pleno vuelo, pero si tiene cerca un campo donde aterrizar, lo natural será que no le pase nada.

A un aparato que sale a prestar servicio después de minuciosamente revisado, tampoco es probable que le ocurran averías y, si tal sucede, será más fácil que dichas averías se localicen en el motor, que en los planos de sustentación, o en los mandos. La parada por avería del motor, no implica la pérdida del gobierno del aparato, y la salvación estará en tener cerca un campo de aterrizaje. El descenso de un avión a motor parado, habiendo gobierno, ya hemos dicho que por fortuna no se hace verticalmente, sino que se hace planeando con una pendiente que tiene por lo menos el 1/10; de modo que si la elevación es de mil metros, tiene un radio de acción de diez kilómetros por cada lado y, por lo tanto, escalonados los campos de socorro cada veinte kilómetros, las paradas de motor quedan excluidas como causa de accidente.

Los caminos del aire, como los caminos de hierro, deben tener jalonado su recorrido por estaciones de varias categorías: unas de parada fija y otras de parada eventual si conviene, o si precisa. En los extremos de línea, estaciones de primera clase, bases aéreas con las máximas seguridades y comodidades para el público y para los aparatos. Campos grandes y bien marcados e iluminados durante todas las noches; talleres completos de reparación y piezas de recambio, repuestos de carburantes y aceites, neumáticos, etc., restaurante, bar, y hospedaje bien servido y a precios corrientes, para pilotos y pasajeros; mapas y planos de las líneas aéreas; servicio meteorológico, y, en una palabra, cuanto se



haya inventado o se invente para el mejor servicio posible.

En capitales pequeñas y en pueblos importantes, aeródromos más modestos pero también completos, sin lujo, sin refinamiento, pero con comodidad, con garantías. Finalmente, en los pueblos pequeños y en los despoblados, cada 50 kilómetros o mejor cada 25, un campo de *socorro*, lo indispensable para poder aterrizar y albergarse en una casita, con un teléfono para poder comunicar con el mundo y esperar el auxilio necesario si se trata de algo más que repostarse de gasolina y aceite, cambiar bujías, soldar un tubo u otras pequeñas cosas, porque esos artículos de primera necesidad, andando con motores de explosión, así como mesa y cama modestas pero limpias, debe haberlas en todas partes, ya que su instalación y sostenimiento se logran con buena organización y muy poco dinero.

Esto que proponemos no es ninguna novedad, pues así como en los recorridos terrestres hallamos en las grandes urbes estaciones monumentales, hoteles Palaces y cuanto exige el moderno confort, en las capitales pequeñas, buenas fondas, en los pueblos posadas, y aun en los caminos acogedoras ventas, así en los caminos del aire es justo que no falte la explanada amplia y libre para tomar tierra, el hangar para tener resguardado el avión y lo necesario para la alimentación y asistencia de las personas. Con lo que aquí pedimos, que no es mucho pedir, basta para que la aviación llegue a todas partes, habiendo disminuído por no decir suprimido los riesgos de accidente de modo considerable.

El coste en fábrica de un avión tiene que ser forzosamente menor que el de un automóvil. El motor podrá valer lo mismo, y como los de aviación trabajan a gran número de revoluciones, su vida será más corta, su deterioro más rápido; pero la caja de cambios, la transmisión, el diferencial, los frenos a las cuatro ruedas y otra porción de órganos mecánicos indispensables al automóvil no existen en el aeroplano; luego el coste tiene que ser menor y el entretenimiento también más económico. Por otra parte como las carreteras son sinuosas, las distancias se alargan y por los caminos del aire se ahorran de un 20 a un 30 por 100 de los kilómetros que hay que andar por los caminos terrestres. Como la velocidad es también mucho mayor con los aviones, el gasto de gasolina y aceite, para ir, por ejemplo, de Madrid a Barcelona con un aeroplano, viene a ser el mismo que con un automóvil de tipo intermedio, con la enorme ventaja de que con el avión se llega muchísimo más pronto.

Ahora que estamos en el momento crítico de poder empezar a utilizar el transporte aéreo sería la ocasión de establecer el tipo de avión nacional, construído y planeado enteramente en España. En análoga materia, cuando empezaron los automóviles, nos quedamos rezagados y seguimos siendo tributarios del Extranjero con un quebranto de muchos miles de millones para la Economía del país. Esta lección debemos haberla aprendido bien, ya que tan cara nos cuesta. Hablando de burros, dice un refrán que no hay uno que tropiece dos veces en la misma piedra; el burro español ya tropezó en ella cuando vinieron los autos; hay que evitar el segundo tropezón ahora que vienen los aeroplanos. Por fortuna la situación actual de nuestra industria es muy distinta de la de principios de siglo; entonces, aunque se hubiera querido, no se podía; hoy, si se quiere, se podrá. Si tenemos buenos ingenieros y tenemos industria capacitada, ¿qué falta? Voluntad y patriotismo práctico. Pensemos en lo mucho que nos interesa, y *¡a ver si va a poder ser!*, como dicen los clásicos de la calle de Toledo.

Las naciones más adelantadas, dándose perfecta cuenta de la gran importancia que desde los puntos de vista militar, comercial y turístico tiene la navegación aérea, han incorporado a sus Gobiernos el Ministerio del Aire. España, cuyos recursos económicos no le permiten sostener un ejército poderoso y que anda medianamente de comunicaciones por ferrocarriles y carreteras, hallaría grandes beneficios procurando incrementar todo lo posible los servicios de aviación. Con abundantes aeroplanos y campos de aterrizaje darían muchos de nuestros pueblos en materia de comunicación un salto tan grande, como lo dieron en alumbrado pasando directamente del candil de aceite a la luz eléctrica. No queremos decir ni por asomo que hoy día pueda transportarse en avión el gran tonelaje de producción agrícola de nuestros



Foto Palomar

pueblos comunicados, pero ¿quién sabe las sorpresas que nos reserva el porvenir? ¿Quién podía pensar hace 20 años, cuando Wright y Blériot nos asombraron con sus locuras, que sería posible que cualquier Pérez hiciera el viaje que han hecho las avionetas de la challenge? Esas hondas hertzianas que hoy nos traen las noticias por el éter, ¿de qué serán capaces mañana?

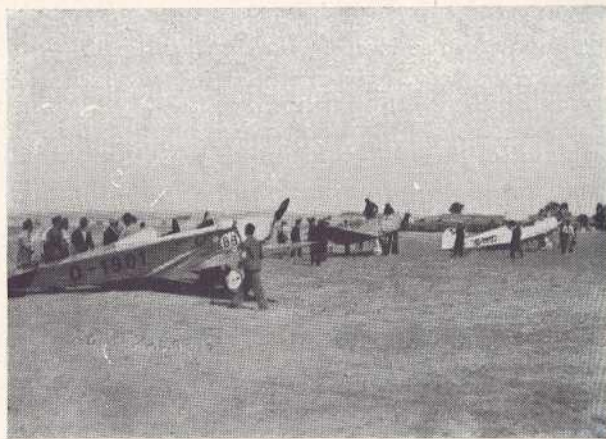
España, por sus especiales circunstancias, puede beneficiar mucho con la aviación y, por interés nacional, por instinto de conservación debe estudiar con el mayor interés y cariño, los caminos del aire. Necesitamos muchos aviones y muchos campos de aterrizaje. ¿Quién ha de hacerlos? Los españoles. ¿Qué españoles? ¿El Gobierno? Si esperamos a eso... hay para un rato. No quiero decir con esto que el Gobierno deje de interesarse por los problemas nacionales, pero sí afirmo que el Gobierno no puede hacer nada si antes no hay opinión. Los altos cargos llevan consigo grandes agobios de tiempo para quien los desempeñan. ¡¡Pobres Ministros!! ¡¡Pobres Subsecretarios!! ¡¡Pobres Directores generales!! Cuánto darían muchos de ellos porque cada día, en vez de 24 horas, tuviera 48 para poder realizar toda la labor que ellos desearan. ¡Qué moneda mas cara emplean de vigiliias, preocupaciones y disgustos para pagar el brillo de sus cargos! ¡Dejemos en paz a los gobernantes y ayúdemosles a llevar la pesada cruz de sus destinos!

¿A quién interesa más directamente el rápido servicio de enlace que puede prestar la aviación? Hoy por hoy, al comercio y a la industria, a la Banca y al turismo. Las Diputaciones provinciales, los Ayuntamientos, las Cámaras del Comercio e industria, las agrupaciones bancarias, los hoteleros y fondistas, los Sociedades económicas, de Amigos del País, los Sindicatos de Iniciativa, todas las llamadas fuerzas vivas de cada provincia española, deben ponerse al habla y cambiar impresiones para acordar la fecha y el lugar donde cuanto antes debe reunirse el primer Congreso nacional de aero-comunicación, para fijar definitivamente nuestros caminos del aire, multiplicar las escuelas de pilotos fomen-



Foto Marín Chivite





Fotos Palacio

tar la fabricación nacional de motores y de aparatos, en una palabra: ocuparnos en serio del problema de la aviación.

\* \* \*

Nuestros vecinos del lado de allá de los Pirineos saben hacer muy bien las cosas. Coincidiendo con el paso de las avionetas de la Challenge Internacional, el Aero Club del Bearn, celebró en Pau un Congreso de rutas aéreas del Sud de Francia, con arreglo al siguiente programa: Día 21 de julio. A las 17 horas, en la sala de honor del 36 Grupo de aviación militar (aeródromo de Pont-Long), reunión de la Federación aeronáutica del Sud-oeste y de los Delegados aragoneses. Orden del día: Organización de la Federación. Enlace aéreo Biarritz-Toulouse. Ramificaciones hacia España. Día 22: En el aeródromo de Pont-Long. Controles de las avionetas de la Challenge. A las 16 horas: Concurso de globos-bombas para los niños con numerosos juguetes para premios. Día 23. A las 17 horas: En la sala de Fiestas de la Alcaldía, y bajo la presidencia de Mr. Louis Couhé, Secretario General, Director del Gabinete del Ministro del Aire: Congreso de las rutas aéreas del Sud de Francia. Orden del día: Apertura del Congreso por el señor Presidente. Discurso de Mr. Lassence, Alcalde de Pau; discurso de Mr. Paul Tissandier, Presidente del Aero Club del Bearn, Vicepresidente del Aero Club de Francia, Secretario general de la Federación aeronáutica internacional. Rapport de Mr. Sieven, Presidente de la Federación aeronáutica del Sud-oeste. El turismo aéreo sobre la cuenca del Garona (discusión de mociones, resoluciones, votación). Rapport de Mr. Henry Sallenave, Vicepresidente del Aero Club del Bearn. La línea aérea turística: Costa Basca-Pirineos-Costa Azul (discusión, mociones, votación). Rapport del señor General Boucaille, Director del Comité Francés de propaganda aeronáutica. Los enlaces aéreos del turismo en Francia. Líneas de los Pirineos, de los Alpes, del Jura y de los Vosgos (discusión y mociones). A las 20 horas. En los salones del Hotel de Francia: Banquete ofrecido por el A. Club del Béarn. A las 22 horas. Gran Baile de la aviación.

En este Congreso se estudiaron detenidamente los importantes temas que se anunciaban en el programa, y como se trataba principalmente del fomento de la aviación en una línea de frontera (Biarritz-Toulouse; ramificaciones hacia España; línea de los Pirineos), creyeron conveniente, mejor dicho, necesario, invitar a los españoles para que conociéramos y si lo estimábamos importante para nosotros, secundáramos sus propósitos. Tal invitación la dirigieron al Sindicato de Iniciativa y Propaganda de Aragón, que a su vez pidió el concurso del Excmo. Ayuntamiento y la excelentísima Diputación de Zaragoza. El Ayuntamiento envió al primer Teniente Alcalde Sr. Marraco, el S. I. P. A. al

catedrático Sr. Cidón y la Diputación al autor de estas líneas. La acogida que nos dispensaron no pudo ser más cordial y efusiva; el Sr. Marraco tuvo que volver pronto, pero a Cidón y a mí, nos abrumaron con sus atenciones, tanto Mr. Couhé, Subsecretario, como diríamos nosotros, del Ministerio del Aire, como el Prefecto del Departamento de los Bajos Pirineos, autoridad equivalente a la de un Gobernador civil, como los representantes del elemento militar, general Gérard y general Gobernador de Pau, Jefe del 36 Grupo de aviación militar, Teniente Coronel Behou, y muy singularmente los directivos del Aero Club del Bearn; a éstos les llamamos ya cordialmente los amigos Tissandier, Sallenave, etc., debiendo hacer especial mención del simpatísimo y venerable Alcalde de Pau Mr. Lassence, del prestigioso montañero pireneísta Mr. Meillon, y del caballeroso Cónsul de España en Pau Sr. Vidal, que se desvelaron por hacer agradable nuestra estancia en Pau, colmándonos de atenciones, de las que públicamente hacemos reconocimiento para mostrar nuestra profunda gratitud.

Para España, lo substancial de este Congreso está en que nuestros vecinos los franceses entienden que, desde el punto de vista turístico los Pirineos deben considerarse como una Región única, indivisible, sin distinción de vertiente francesa y vertiente española, sino simplemente Pirineos. Interesa, pues, por igual a las dos naciones que en ambas vertientes se establezcan campos de aterrizaje que permitan el recorrido aéreo con seguridad y comodidad. Los panoramas que se descubren al volar sobre los Pirineos son de una grandiosidad, de una majestad, de una belleza subyugadora, y tanto para el que quiera recorrerlos por el lado francés: Biarritz-Pau-Toulouse, y luego pasar al español, Barcelona-Zaragoza-San Sebastián, como en zig-zag, dominando varias veces las cumbres y saltando de uno a otro lado la divisoria de frontera, conviene estudiar bien los posibles recorridos para disponer los aeródromos en los puntos convenientes.

\* \* \*

La aviación no es una quimera del porvenir, es una realidad del presente. España es una nación que ha de beneficiarse mucho con la navegación aérea. Es preciso crear ambiente favorable y ayudar al Gobierno a desarrollar la industria nacional del aeroplano y a establecer los jalones interiores de la comunicación aérea.

Hay que fomentar la creación de los Aero Clubs regionales y estudiar, primero parcialmente y luego en conjunto, NUESTROS CAMINOS DEL AIRE.

DR. MANUEL IÑIGO  
Presidente del Aero Club Aragón

El día 5 del próximo octubre, tendrá lugar la inauguración de los nuevos locales del Sindicato de Iniciativa y Propaganda de Aragón. Los nuevos locales significan un gran avance en la vida de nuestra sociedad y de las que, como Montañeros de A., Aero Club de A., R. Asociación Automovilística A. y Sociedad fotográfica de Zaragoza, se han instalado en ellos.

A la inauguración, que será honrada por las autoridades de Zaragoza, deben asistir los socios de nuestras entidades. Todos quedan invitados.

El acto tendrá lugar a las cinco de la tarde.



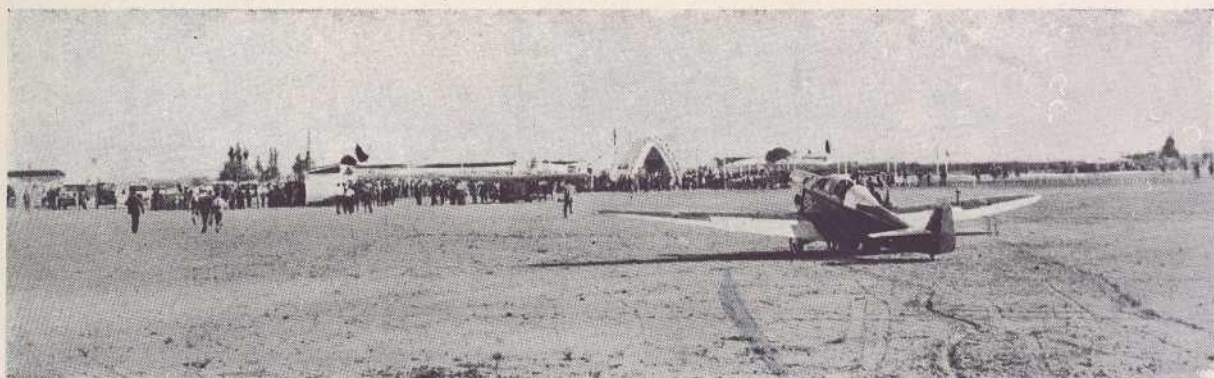


Foto La Barrera

## Guárdate... que Dios te guarda

PASARON las avionetas del Concurso Internacional de Turismo y Zaragoza (que había permanecido indiferente a las cuestiones de aeronáutica y alguno de cuyos sectores pudo ser un momento considerado como hostil a la posible inclusión de la capital aragonesa en el índice de los lugares "aterrizables" de Europa), ha podido advertir cuánto le interesaba tener un aeródromo.

Sería lamentable que con el eco del escape del motor de la última avioneta de la Challenge europea se apagase también el entusiasmo que pudo en un plazo, inverosímil por lo breve, improvisar la obra de su aeropuerto en ciernes.

Los elementos que han realizado esa obra y que se agrupan bajo el pabellón del Aero Club de Aragón, han probado su capacidad, y esto constituye ya una base de garantía para la obra que falta realizar.

Porque hay que hacer comprender a las gentes que enmascarada aún bajo un disfraz de deporte o de transporte, la aviación es un arma; arma defensiva en principio, como todas las demás con que los pueblos garantizan su seguridad contra enemigos eventuales o conocidos, pero arma al fin y por lo tanto elemento posiblemente agresivo.

Es, pues, del mayor interés que las gentes conozcan las posibilidades de ese arma, decisiva en las contiendas futuras, para que puedan darse perfecta cuenta de los peligros a que están expuestos los pueblos que desdeñan una organización aeronáutica.

Pasaron los tiempos en que los famosos "ases" de la guerra última se dedicaban al heroico deporte de cazarse unos a otros en combates, muy apropiados para ser cantados en bellas estrofas de inflamado patriotismo, pero absolutamente inútiles en cuanto al valor práctico del conjunto.

En los tiempos venideros será muy otra la utilización de los aeroplanos. Claro está que conservarán sus ametralladoras y no tendrán más remedio que cazarse unos a otros cuando no puedan rehuir el encuentro, pero su utilización más eficaz (?) será lanzar sobre las poblaciones desprovistas de organización aeronáutica (y por ello difícilmente defendibles por la propia aviación), bombas que, acaso sin causar grandes destrozos materiales inmediatos que elevan luego la factura de las reparaciones, sean infinitamente más dañinas, puesto que con poco número de ellas podrán dejar caer cantidad suficiente de gases lacrimógenos, de gases asfixiantes y de gérmenes pestíferos para contaminar a toda la población pacífica.

Y así como en 1917 los habitantes de un pueblo podían asistir sin peligro personal alguno al épico espectáculo de un duelo aéreo entre Gynemer y von Richthofen, en la futura contienda será preciso tener una ronda aérea permanente, instalaciones que permitan denunciar la proximidad de la llegada de aviones enemigos, etc., etc.

Es decir, que aquella forma de guerra que consistía en un frente de combate encendido y una retaguardia tranquila donde no todo eran tristezas precisamente, puede considerarse pasada a la historia, pues merced al avión moderno se podrá hacer la guerra en todo el territorio y no habrá tranquilidad para un habitante de Gerona si tuviéramos guerra con nuestros hermanos portugueses, como no podría

haber sosiego en Huelva si peleásemos contra nuestros amigos franceses o alemanes.

Sólo con un brochazo tan obscuro como el que antecede, se puede dar al público la sensación real de lo que significaría dejar a Zaragoza sin elementos *propios* de organización aeronáutica, únicos que pueden permitir, llegado el caso, un auxilio eficaz de la aviación militar.

Porque sin aeródromos, sin servicios que son casi iguales para una aviación pacífica que para una aviación belicosa, ¿cómo podría improvisarse una defensa aérea?

Es en España demasiado generalizada costumbre pedir que todo lo haga el Estado. Cada población más o menos importante que, ahora, es decir, con un retraso de diez años, decide por fin tener un aeropuerto, lo primero que solicita es que sea el Estado quien lo haga todo... o casi todo. ¿Se han de hacer líneas comerciales? Que el Estado prepare un paquete de millones. ¿Se ha de fomentar la formación de pilotos? Que el Estado pague costosas becas.

Y así, confiándose todo al Estado, resulta que como éste no funciona sino con arreglo a los dictados de la política o de la "apolítica", la protección oficial no siempre cae donde debiera o donde mayor utilidad produciría el sacrificio.

Todos sabemos que el Estado tiene previstos elementos para la defensa nacional, para el mantenimiento del orden público, para la seguridad en los caminos... Sin embargo, cuidamos de cerrar nuestras puertas con llave y cerrojo, sin faltar quien tenga en su mesa de noche su correspondiente browning o junto a la cabecera su escopeta. Pagamos al sereno no tanto porque nos abra la puerta cuanto porque vigile la calle y sepa quién entra en la casa.

Pues en materia de aviación es preciso que los españoles vayan pensando en este último cuadro descriptivo de nuestras precauciones personales. La ciudad importante que no se preocupe *principalmente con su propio esfuerzo* de prepararse para recibir la visita del avión comercial o de turismo que, pacíficamente, puedan traerle prosperidad, que no cuente para la hora de la tragedia con la posibilidad de tener esa ronda aérea permanente que haga más difícil la incursión del avión postal de ayer, portador mañana de los paquetes de elementos destructores que unos sabios químicos habrán preparado con toda tranquilidad, ya que sus laboratorios se hallarán en lugares donde la protección aérea será absolutamente efectiva.

Zaragoza tiene ya comenzada su labor aeronáutica. Nada pidió al Estado para emprenderla. Ese es el camino que todos habrán de seguir para que un día que ansiemos próximo, pueda un Estado mejor que el actual contribuir con subvenciones legítimas al esfuerzo de las ciudades. Decimos *subvenciones legítimas* porque se podrán poner en relación con la cuantía del sacrificio realizado por las ciudades.

Y, no lo olvidemos, el avión enemigo no vendrá a amenazar a las ciudades defendidas, como no vendrá el avión pacífico a las ciudades donde no se puede aterrizar y aprovisionarse.

En cuanto a las ciudades no preparadas para la aeronáutica, cinco o seis días de "visitas aéreas" enemigas bastarán para borrarlas del mapa. — R. RUIZ FERRY.



# El S. I. P. A. en el Congreso de las rutas aéreas del sur de Francia

**N**UESTROS buenos amigos del Bearn no desperdician ocasión de demostrarnos que esa compenetración de sentimientos e intereses entre las dos regiones fronterizas es algo más intensa, constante y afectuosa de lo que algunos creen.

Con referencia a la Challenge internacional, todos sabemos cuánto debe Aragón, y principalmente Zaragoza, a la iniciativa de nuestro querido amigo Mr. Alfonso Meillon y a la decisiva intervención de Mr. Tallandier, Vicepresidente del Aero Club de Francia y Presidente del de Bearn. Sin ellos, nuestros ardientes deseos de la creación del Aero Club Aragón y el establecimiento de un campo de aterrizaje no se hubieran realizado, al menos por ahora; fué preciso que

prueba evidente. El turismo aéreo debe ser la base de las relaciones entre los pueblos...

"El turista viaja por placer; sólo siente un deseo, el de contemplar sin esfuerzo y sin peligro los pasajes dignos de ser admirados.

"... El sportman, por el contrario, monta su máquina, como un gallardo jinete un *pura sangre*; su orgullo, puramente humano, es anotar una nueva conquista en su lucha con los elementos... el temperamento inglés, llevado de su atavismo, está mejor preparado que el nuestro para el uso generalizado del avión; por eso el 90 por 100 de los carnets que pasan por las aduanas pertenecen a súbditos de su Majestad Británica.



El Circo y los picos de Aspe, vistos desde Peyranère

Foto Callizo Pgrénées. Cliché prestado por «Pgrénées» y «Les Éditions Artistiques Regionales», de Pau.

la incansable actividad de estos dos paladines de la ruta Poitiers-Pau-Zaragoza hiciera necesario de modo inminente la aportación de Zaragoza, cumpliendo con el compromiso contraído, al aceptarse definitivamente esa ruta para el paso de las avionetas del raid internacional.

La primera reunión, a la que habíamos sido invitados, se celebró en el aeródromo de Pont-Long, y en ella se hicieron patentes las muestras de afecto y solidaridad de Bearn y Aragón.

En la sesión magna celebrada en la sala del teatro municipal, sesión presidida por el Director general en representación del Ministro de Aviación, se debatieron asuntos de gran interés y se expusieron puntos de vista todos conducentes a la mayor seguridad de las rutas aéreas.

No podemos resistir a la tentación de extractar (nuestro deseo sería publicarlo íntegro si el espacio lo permitiera) el magnífico discurso de Mr. Sallenave.

... "En la gran corriente de internacionalismo pacífico que invade el mundo, el cielo juega un papel principal. El objeto que ha motivado el presente Congreso es de ello una

El hombre de negocios que utiliza para lejanos desplazamientos los servicios regulares de las Compañías de Navegación aérea tiene preferencia por los aparatos más rápidos. "El tiempo es oro".

"... Soldada a las grandes líneas intercontinentales de aeronáutica que van hacia España, Marruecos, Africa occidental y América del Sur, hacia Aragón, que acaba de conseguir la Challenge internacional, la línea Costa Vasca-Pirineos-Costa Azul debe ser la gran ruta mundial del turismo aéreo. Para encauzar la corriente de opinión favorable a este programa, es preciso ante todo contar con la iniciativa privada. Esfuerzo de todos y cada uno, de las colectividades locales para la creación de terrenos de aterrizaje, de escalas y de estaciones aéreas, escalonadas, a lo largo del recorrido, de las compañías de navegación aérea para la explotación de transportes, en común, uno de los mejores y más seguros medios de dar al país el sentido del aire, que no sienten, de la Prensa para difundir estas ideas, del Estado, que ha dado ya prueba patente del gran interés que le merece la aviación privada, instituyendo un concurso de



aviones *tipo*, prácticos y de precio asequible, y concediendo a nuestros Aero Clubs la prima de compra y la prima de conservación.

"El desarrollo del automovilismo no se concibe sin la admirable red de carreteras que ha sido hasta hoy nuestro orgullo y que es ya notoriamente insuficiente. No es aventurado presumir que las rutas abiertas a la aviación suplirán pronto a las terrestres, cuyo trazado no corresponde a la necesidad de marchar siempre y cada vez a mayor velocidad, que caracteriza a nuestro tiempo.

"Sin ruta, no hay seguridad; sin seguridad no hay aviación de recreo. El Ministerio de Aviación lo ha entendido muy bien al tomar a su cargo el ciento por ciento de las organizaciones de los campos cuando estén situados en el trazado de las grandes líneas internacionales, y el 30 por 100 sobre las líneas interiores regionales. El día que estas rutas

Las conclusiones presentadas en la misma sesión fueron las siguientes:

A) *Desde el punto de vista general*

1.º Que la ayuda del 33 por 100 que el Estado concede para la creación de líneas turísticas sea para terrenos de socorro también, no solamente para aeropuertos.

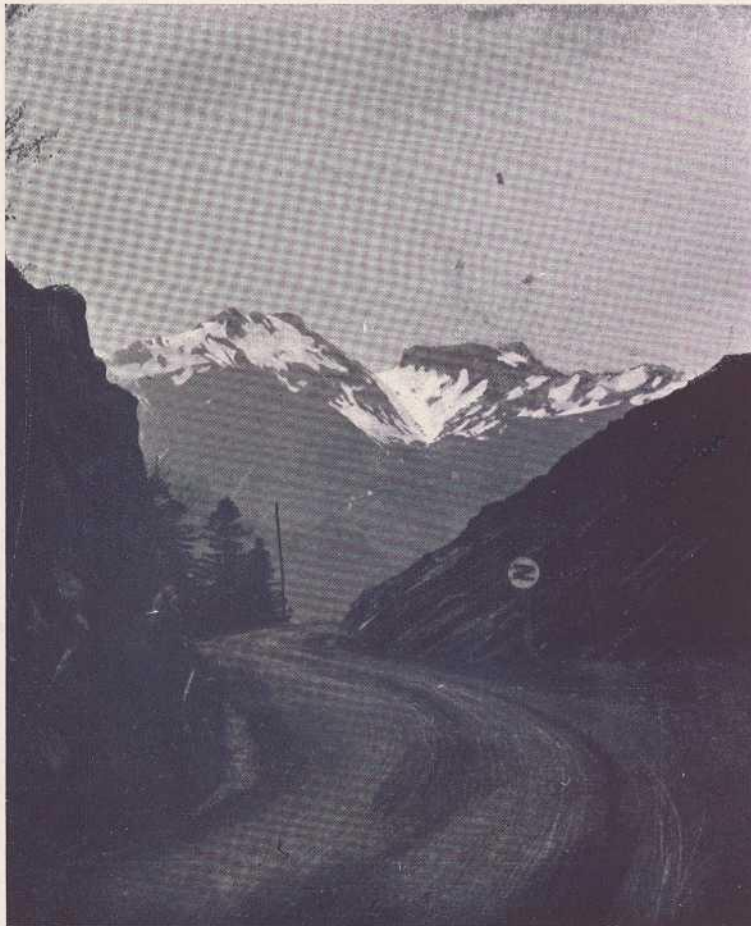
2.º Que esta participación se entienda también, para arriendo o compra de los terrenos necesarios.

B) *Desde el punto de vista regional*

1.º Que el orden de urgencia en las creaciones que interesen a la región pirenaica admita en primer término la creación de la línea Biarritz-Pau-Tarbes-Toulouse, prolongada hasta Marsella, sobre la que se insertarán los circuitos particulares a la Bigorre, El país vasco, el Alto Ariège, el Alto Aude, y Aragón.

2.º Que se establezcan enlaces entre los circuitos turís-

A pesar de las grandes dificultades atmosféricas, que eran iguales para toda la cadena de los Pirineos, y aun para la ruta Burdeos-Burgos-Madrid, las avionetas llegaron desde Pau a Zaragoza, atravesando las picos, siguiendo la línea casi recta. Casi todas ellas hicieron ese recorrido, que era la ruta obligada. Las que se apartaron de ella, mucho perdieron y nada ganaron. La ruta *Paris-Poitiers-Pau-Zaragoza-Madrid*, es el camino obligado,



Las últimas vueltas antes del Somport.  
Foto Callizo-Pyrénées

para el turismo y para el comercio, en el día de mañana.

Pero no nos descuidemos. El porvenir será lo que queramos quienes ahora vivimos. De todas suertes, con mejor organización y perfeccionados cada vez más los aparatos así como los medios de observación meteorológica, triunfará la línea aérea *Pau-Somport-Zaragoza*, como triunfará el Canfranc pese a la poca voluntad y dificultades de intereses encontrados.

Cliché prestado por «Pyrénées» y «Les Éditions Artistiques Régionales», de Pau.

aéreas estén jalonadas por campos de aterrizaje cada 30 ó 40 kilómetros; por una red de puestos de meteorología cada 100 ó 150, por una red telefónica en comunicación con estas instalaciones, la navegación se verá libre de la sujeción que significa la probable *panne* del motor o por fuertes perturbaciones atmosféricas. Entonces la seguridad en el aire será seguramente mayor que en las rutas terrestres.

"... Nuestra generación ha asistido al nacimiento del aeroplano, y cuando Bleriot atravesó el Canal de la Mancha en 1909, nadie se hubiera imaginado que Lindbergh franquease de un solo vuelo el Atlántico; ahora nos sorprende ver un avión gigante elevarse con 160 pasajeros; ¿quién es capaz de prever lo que veremos mañana?

"... Tengamos fe, que es la que lleva a vencer todas las dificultades; nuestros amigos españoles tienen un proverbio de serena filosofía: "Lo que ha de ser será".

"El Mediodía de Francia es muy hermoso; la aviación de turismo lleva en sí demasiadas promesas para dudar del porvenir. — H. SALLENAVE".

ticos de regiones distintas y especialmente entre la red pirenaica, la del macizo central y las líneas turísticas españolas.

El Sindicato de Iniciativa y Propaganda de Aragón agradece profundamente a las autoridades, directivos del Aero Club y Sindicato de Iniciativa de Pau, a los organizadores del Congreso, al Sr. Cónsul de España en Pau y a todos cuantos se han desvivido porque la estancia de nuestra representación en Pau fuese lo más agradable posible.

Asimismo el S. I. P. A. agradece en lo que valen las palabras de afecto que para Aragón, tuvieron el excelentísimo señor Secretario general de Aviación, en representación del Ministro, y los Excmos. Sres. Prefecto del Bearn, Alcalde de Pau, General del Departamento; Coronel de la base aérea de Pont-Long, el Sr. Tallandier, y el adjunto Sr. Verdenal, el Sr. Tarré y Mr. Henry Sallenave, y la cooperación inteligente del Secretario del Aero Club de Bearn, señor Avignon.

FRANCISCO DE CIDÓN.



# Impresiones de un viaje

**D**URANTE mi último viaje a Berlín he podido notar la diferencia esencial entre los Aeropuertos alemanes y los franceses, suizos y españoles que en el recorrido visité, en todo lo que se refiere al público curioso o no viajero.

Independientemente de la instalación de los servicios técnicos y de explotación, de los que hablaré en otra ocasión, la primera sensación que todo viajero recibe al llegar a un aeropuerto alemán es el aspecto de cosa definitiva y lograda que ofrecen éstos, pues lo mismo los hangares que el edificio destinado a aduanas, dirección meteorológica, viajeros, etcétera, son del mismo estilo y se han hecho obedeciendo a un mismo plan. Además son construcciones bonitas en que toda la belleza de las mismas se obtiene con el predominio absoluto de la línea recta mediante la buena distribución de masas y la externa proporcionalidad de las dimensiones.

Así como en su parte estructural no existen apenas los detalles, están cuidadísimos en el interior todos esos edificios, pues todos los servicios están instalados con lujo, de una manera cómoda y eficiente; sobre todo para nosotros, españoles, que tan acostumbrados estamos a las sombrías, sucias y desbarajustadas oficinas públicas, es mayor la impresión. Predomina en ellos la luz y la limpieza.

Tal vez la mayor extrañeza que uno recibe es la del restaurant. Los edificios destinados a ello son excesivamente grandes si sólo se atiende al movimiento de viajeros y acompañantes. La razón de tales proporciones es que los usan los numerosos y constantes curiosos que acuden sin cesar al aeródromo y pasan allí muchas horas.

Como lo ha demostrado la vuelta a Europa, es en Alemania donde existe mayor y mejor organizada cantidad de aviación civil y de turismo, lo que acusa una mayor familiaridad de sus habitantes con la aviación. A pesar de este hecho, allí donde ya todo el mundo emplea el aeroplano, es en los aeropuertos alemanes donde mayor cantidad de público curioso se ve asistiendo al aeródromo. Este público no es de jóvenes aficionados que vuelan o piensan en ser aviadores; es el público de la masa, público en el que por estar representadas por hombres y mujeres todas las clases sociales, todas las edades, es anónimo y por ello mismo representativo. Son todas las clases y categorías, y en gran número.



Ruiz de Alda dispuesto a partir con su aparato

La belleza y la emoción de ver llegar y salir los aviones, así como el interés de ver viajeros que en pocas horas llegan de ciudades que uno se las imagina a días de distancia, podrá ser la razón inicial, ayudada por la comodidad y baratura de las buenas comunicaciones del interior, de la existencia del público numeroso en tales aeródromos.

La consecuencia lógica de esta afición constante es la preocupación de todos por los asuntos de aviación del país, que forzosamente hace que existan especialistas numerosos en todas las ramas de la aviación y que las Universidades, centros deportivos, sociedades obreras, etc., tengan su sección de aviación, logrando de esta suerte que el país estimule al Gobierno para que éste dé los medios necesarios a su desenvolvimiento.

A mí, en quien la mayor afición y casi una continua obsesión es la aviación, la contemplación de esa cooperación y entusiasmo de los alemanes, me obligan a pensar en nuestras cosas. Comparo toda esa asistencia con la indiferencia casi total de España, y creo que es deber de todos los que ocupamos puestos representativos el procurar infiltrar en las masas el convencimiento de poder marchar a la cabeza, siempre que se encuentre un apoyo decidido en la opinión y el Gobierno. *Como ejemplo de afirmación y deseo, pondré el resultado obtenido por Zaragoza al organizar el magnífico campo de Palomar y la perfecta organización del mismo en la VUELTA EUROPEA DE TURISMO.* La voluntad de unos pocos entusiastas aragoneses, que no habían de volar, y su incesante actividad durante quince días, hicieron el milagro, sin ninguna ayuda oficial y muy pequeña de las Corporaciones locales, hicieron el milagro de CREAR un Aeródromo en que todo estaba previsto y que, por ser nuevo y porque las avionetas habían de visitarlo dos veces en espacio de muy pocas horas, había de llevar la PEOR PARTE de todo el Concurso internacional. Y séame permitido decir que, a pesar de esas dificultades, a las que vinieron a añadirse las producidas por la *inconstante* salida de las avionetas — a causa de la tempestad de aquellos días — del aeródromo de Pau, el aeródromo de Zaragoza acudió muy bien a todo, sin que le faltara detalle alguno en la preparación y organización. Tal fué la impresión de nacionales y extranjeros, que no recataron las alabanzas.

Nunca, pues, mejor que ahora se puede decir que QUERER ES PODER, si hay entusiasmo y cooperación.

Y todo ello se consiguió con muy pocos miles de pesetas, pero sí y sobre todo con el esfuerzo y sacro entusiasmo e incesante actividad de los componentes del Aero Club de Aragón, creado también en pocas horas y organizado para *salvar el compromiso* en que se iba a encontrar Zaragoza.

Convencida de la labor que se puede realizar en este y otros aspectos, la Federación Aeronáutica Española, en este año y en el venidero, va a organizar dos actos que puedan ser los jalones para el desenvolvimiento de la Aviación Civil en España.

El primero, a últimos de octubre, será una asamblea a la que se invitará a todos los Aero-Clubs, Universidades, Sociedades deportivas, obreras, Ayuntamientos, etc., que tenga por objeto presentar al Estado un estudio, unas bases de la organización de enseñanza de pilotos y mantenimiento de aviones de turismo, en las capitales de región y provincia, partiendo del principio de que hayan de interesarse directamente en asuntos de aviación los centros antes nombrados.

Además se está preparando una vuelta a la Península Ibérica (con un recorrido aproximado de 5.000 kms.), con dos finalidades: una de adiestramiento de equipos y otra para los constructores españoles para la preparación de sus tipos de aviones. Para que éstos puedan ganar los premios que se den será necesario que alcancen al menos el número de puntos que ha sido declarado el de la media de los clasificados en la vuelta a Europa de 1930.

Y con esto, además de la invitación que en su día se hará, quedan invitados a dicha Asamblea todos los Centros y personas de Aragón que tengan un poco de curiosidad por los asuntos de aviación.

JULIO RUIZ DE ALDA





Foto Marín Chivite

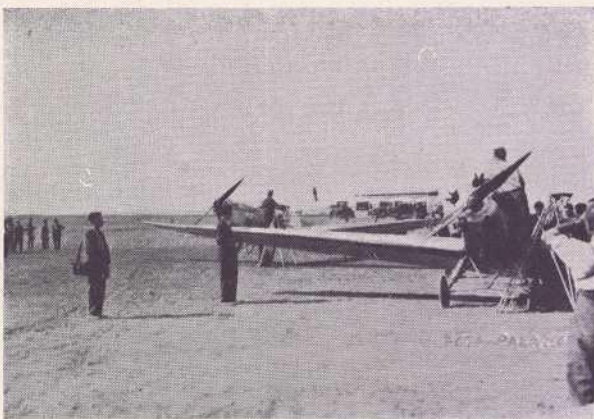


Foto Palacio

## Bearne y Aragón. La ruta del aire

Las esperanzas aragonesas estuvieron puestas durante muchos años en conseguir el Canfranc. Eran aquellos remotos tiempos los tiempos de nuestros abuelos, y cómo éstos no lo consiguieron ver en marcha y el deseo no se extinguía en la espera, fueron también los tiempos de nuestros padres. Se estimaba como irrefrenable anhelo, capaz de mantener perenne el fuego sagrado de la redención regional, alcanzar a ver taladrada por mano del hombre la pétrea barrera levantada entre los términos fronteros de dos valles; dos generaciones de hombres meritisimos, tenaces y denodados para remachar un día y otro día, un año y otro, la demanda de lo que tanto les importaba obtener, lucharon sin desmayo por ver realizado lo que no se llegó a alcanzar hasta haber alborado los días de una tercera generación. Es decir, que lo que nació como proyecto inaplazable bajo el pabellón de nuestros abuelos, ni ellos ni sus hijos, nuestros padres, lo alcanzaron a ver; sólo los nietos lo hemos visto, quién sabe si no ya con un poco de retraso, pernicioso para que de ello se obtengan todos los beneficios posibles, anhelados y deseables.

Esta sensación, por la que se nos antoja haber llegado un poco tardíamente a la liquidación de los beneficios deducibles del logro de una nueva y más breve comunicación ferroviaria de nuestro país aragonés y el Levante español con Francia, se refrenda por la actuación obstruccionista de elementos rutinarios, excesivamente adheridos a la incommovible peña de sus intereses, poco o nada propicios a dar a la línea del Canfranc aquellos elementos imprescindibles para ponerla en situación de lograr su máxima utilización.

Se han servido, con el ferrocarril, las necesidades más apremiantes de aquel turismo que atiende a la economía de tiempo con preferencia a la pasajera captación de las maravillas naturales que el paisaje es capaz de servir con imperiosa esplendidez. Pero aquel otro de mayor y más noble legitimidad, el turismo que no se amedrenta ante esfuerzos a desarrollar, horas de camino o leguas de montañosas rutas, ese, siempre que las condiciones del tiempo lo permitan, para atravesar los Pirineos centrales por el enlace ya conocido de los romanos entre el valle de Canfranc y el de Aspe, preferirá siempre dominar el Somport en auto, que no cruzar por bajo y en tren eléctrico.

Una vez he cruzado el Canfranc en ferrocarril, pero, incluso esa vez, atravesé el túnel recordando, con melancolía, las otras diversas travesías hechas por la carretera. Y eso que aquella mañana la niebla, envolviendo entre sus ceñidas vedijas las cumbres de la frontera, hiciera peligroso y aún imposible el tránsito carretero. Con todo, mientras el tren me traía de Francia a España, pensaba yo en la ruta imperial decretada el 20 de julio de 1808, es decir, cuando Napoleón, harto de ver a Lefebvre detenido ante una ciudad abierta, con tropas victoriosas en toda Europa, creía que apenas llegasen los refuerzos aportados por Verdier, Zaragoza caería en poder de los ejércitos imperiales. ¡Cuán lejos estaba de pensar que se levantaría un primer Sitio y sería

menester un segundo, más minas, incendio y peste, para que los suyos dominasen no a un pueblo, sino sus ruinas!

Pensaba en la "ruta imperial" y en el camino español, mientras atravesaba el pasadizo subterráneo; y ni la suprema comodidad y rapidez del tránsito lograban hacerme olvidar las maravillas de aquellos paisajes que el túnel robaba al deleite de mis ojos, ya que no a las divagaciones de la imaginación.

Mas he aquí que en el pasado julio y con ocasión de celebrarse la anunciada prueba internacional de avionetas de turismo, se inaugura en nuestra capital aragonesa un magnífico Aeródromo civil, el Aeródromo Palomar, y esa inauguración deja establecida la correspondencia de enlace necesaria para una ruta del aire Bearne-Aragón, o si con más precisión se quiere señalar, Pau-Zaragoza.

Ha perdido el Canfranc su nota de novedad. ¿Quién hablará ya, en lo sucesivo, de haber cruzado el túnel como de algo mencionable? El Canfranc entra en la corriente de lo meramente cotidiano, antes de haberse enterado de su existencia los más obligados a dotarlo de medios de vida. Lo nuevo, lo arriesgado, lo interesante, está ya en la ruta del aire, en esa línea que pasa por todas partes sin que se le pueda señalar fijamente en ninguna, para enlazar la capital del Bearne con la capital de Aragón, para hacer más fáciles los brindis del tinto de Jurançon y el tinto de Cariñena. (Brindis ya en tierra, pues los aviadores han de conservar firme la cabeza si no se la quieren romper antes de aterrizar).

Enmudezcamos los que no hemos saboreado todavía el gozo supremo de ver a nuestros pies, como un rebaño petrificado de mastodontes antediluvianos, la apelmazada legión de aquellos gigantes que, desde tiempo inmemorial, desde aquella hora tumultuosa en que el planeta se vió sacudido por convulsiones de cataclismo, alzaron sus hombros en un ciclópeo gesto de indiferencia, y en él se reposaron, para separar pueblos que un día, tras lapso de siglos, consiguieron unirse por bajo de aquéllos, luego de haberse antes unido dominando los recios hombros del titán dormido.

Enmudezcamos ante la expresión de unas impresiones si anheladas no gustadas, y limitémonos a inclinarnos, reverentes, ante el hombre, orientador del progreso, cuya inteligencia ha podido más que todos los obstáculos naturales. Y si un día venció a las montañas, y otro a los mares, si alcanzó a procurarse máquinas que dejaran atrás a los brutos, y logró disparar su pensamiento con más velocidad que si la propia luz lo transportase, más adelante ha llegado a vencer el aire, surcándolo por rutas que se franquean merced a la admirable resistencia de una máquina, hechura del hombre, y por la todavía más admirable intrepidez de un hombre, el conductor de aquella, a su vez hechura de Dios.

J. GARCÍA MERCADAL.

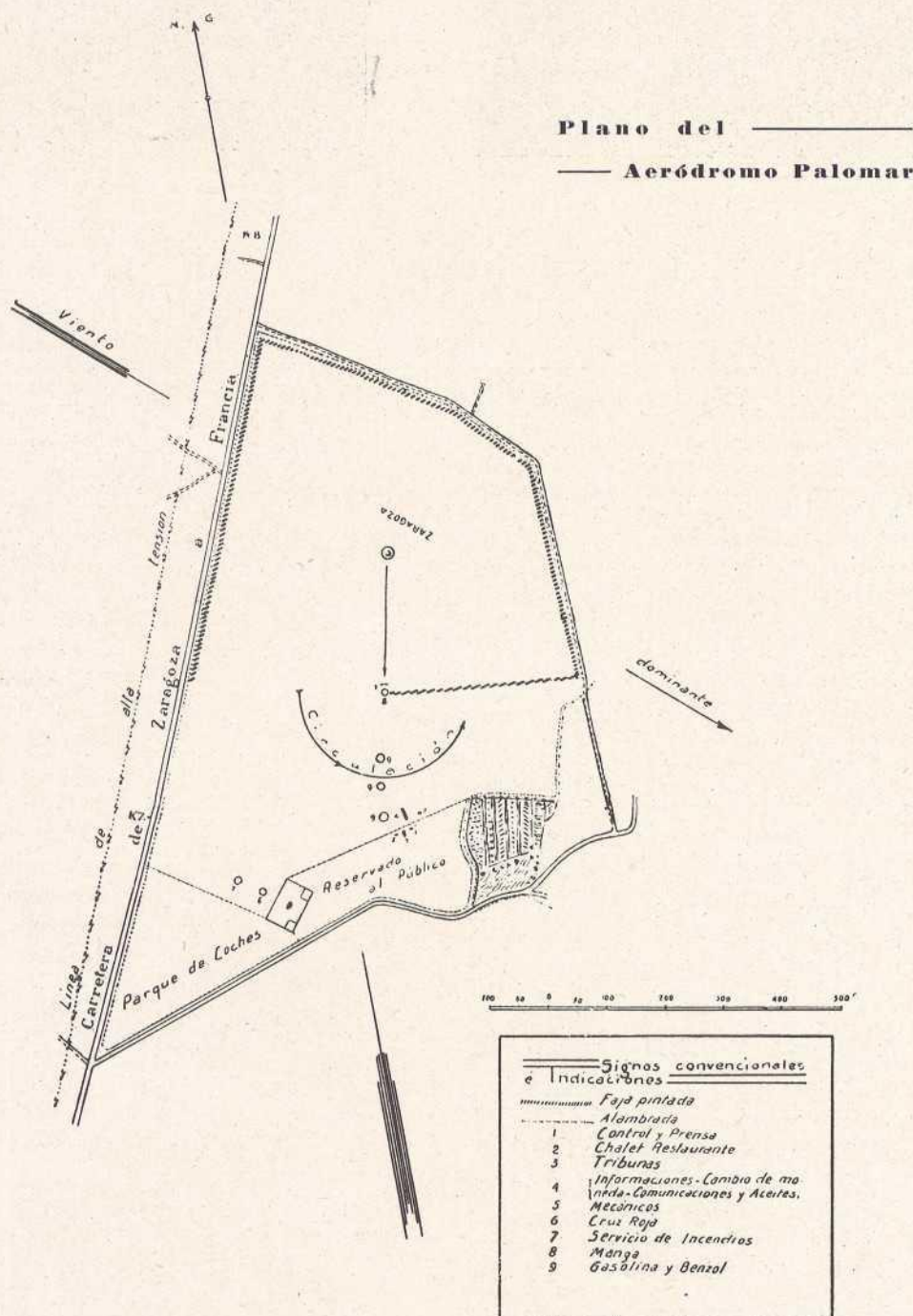
Madrid, septiembre 1930.



# El aeródromo "Palomar"

UN buen día, estando en plena actividad la oficina del S. I. P. A., cual laboriosa colmena, nos advirtieron que el ayudante del Capitán General deseaba presentarnos un señor que venía a Zaragoza con el propósito de estudiar si era posible implantar en Zaragoza un aeródromo. Este

zoso era dar solución a este problema, a cuyo efecto el S. I. P. A. hizo un avance de proyecto a base del ofrecimiento que tenía del Sr. Palomar de la Torre en sus terrenos de San Juan, y después de varias reuniones, recibir la visita del Sr. Ruiz de Alda, Presidente de la Federación Aeroná-



señor era D. Ricardo Ruiz Ferry, que se ocupaba a la sazón de ver si era posible que el concurso de avionetas de turismo pasase por España y además por Zaragoza. Coincidió con las indicaciones que reiteradamente nos hacía nuestro querido colega de Pau D. Alfonso Meillon y el deseo que hacía tiempo también teníamos de dar a la aviación la importancia que a nuestro entender le correspondía.

Nos pusimos inmediatamente en acción, y si bien al principio todo fueron dificultades y negativas, como en la visita que efectué en marzo en París al Secretario del Aero Club de Francia quedó determinada la etapa Pau-Zaragoza, for-

tica española, y escuchar sus consejos, cristalizó en la formación del Aero-Club Aragón, cuyos estatutos fueron aprobados con fecha 30 de junio del corriente año.

Faltan días para que se efectúe la gran prueba y hay que acondicionar el campo elegido, que aun está con la cosecha sin recolectar. Los dos propietarios, Sres. Palomar y Maritorená, dan toda clase de facilidades; la Confederación del Ebro facilita sus poderosos elementos, y como por arte de encantamiento se quiebran los caminos y regachos, se aplanan resaltes, se peina la vegetación y se plancha el campo en toda su extensión.



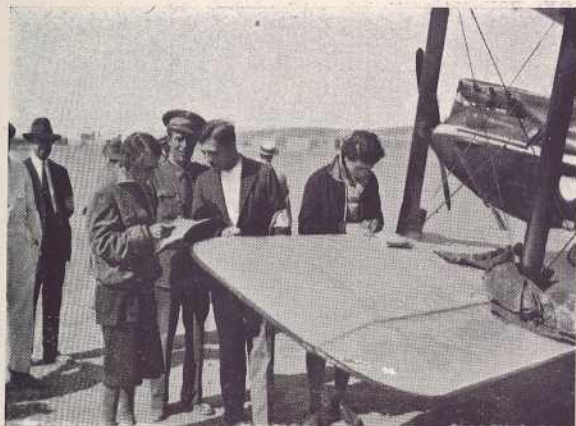


Foto Marín Chivite



Foto Palacio

Tanto el ingeniero Sr. Trueba como D. Carlos Valenti, delegado técnico del Club, no descansan ni un momento, y la obra avanza rápidamente, pero hay que cercar todo el campo, construir un chalet restaurante con sus diversos servicios, marcar el círculo de aterrizaje, construir el control, las casetas y stands para los suministros, etc., etc., y una legión de voluntariosos como Balaguer, Cecilio del Molino, Baselga (J. Antonio), Montserrat, Palomar, Guillermo Pérez, Grasa y otros, bajo la dirección general de Mariano Baselga, que es un prodigio de previsión y actividad, se distribuyen el trabajo y ven compensadas sus fatigas con la apoteósica inauguración del aeródromo el día 22 de julio, a la que asistieron todas las dignísimas autoridades locales y un público tan deportivo como numeroso. Fué una gloriosa jornada para la aviación regional, según nos manifestaron los aviadores que concurrieron a tan simpática fiesta, preliminar de las que se habrían de suceder breves días después.

Por el croquis adjunto puede darse el lector perfecta cuenta de la importancia del campo.

Según el plano que acaban de levantar competentes técnicos, tiene una superficie total de

55 H 64 a y 60 ca

y dado su emplazamiento junto a la carretera de Madrid a Francia, próximo a la estación de San Juan, con agua, electricidad e incluso hoy con teléfono, hace que se puedan

proyectar en él grandes iniciativas, y a la par que haber dotado a Zaragoza de un servicio imprescindible, colocarnos en situación de que se nos incluya en las grandes líneas internacionales de aviación.

Pero hay algo más que deliberadamente he dejado para el final, y es la colaboración económica que han prestado las corporaciones zaragozanas y muy singularmente el excelentísimo Ayuntamiento y la Excma. Diputación, sin cuyo apoyo hubiese sido imposible hacer el aeródromo Palomar. También la Federación Aeronáutica española nos ha otorgado una subvención y tenemos noticias del P. N. T. de que en los próximos presupuestos creen podrán incluir alguna cantidad para nuestro aeródromo. En otro aspecto, la Jefatura de Obras Públicas y otras entidades nos han solucionado y facilitado algunos problemas que surgieron. A todos, en nombre del S. I. P. A. y del Aero Club, nuestro sincero agradecimiento.

La tenacidad de unos cuantos y el apoyo oficial han logrado el Aeródromo Palomar. Lo más difícil está hecho y espero confiado en que se irán ampliando servicios, organizando fiestas, y el nuevo Aeródromo Palomar llegará con el tiempo a ser modelo en su especie y orgullo de los zaragozanos.

EDUARDO CATIVIELA,  
Vicepresidente

Este gráfico es la mejor demostración del brillante papel que a Zaragoza ha correspondido en la prueba internacional. Las avionetas han pasado por el recién creado aeródromo dos veces. También han pasado dos veces por Madrid y Sevilla... Pero Madrid y Sevilla contaban con aeródromos ya viejos (entiéndase bien) y que a ubres llenas reciben la sustancia del Presupuesto... A Zaragoza no le llega aún el alimento oficial... Además el paso por Zaragoza fué con mayor diferencia de tiempo y con las des-



ventajas meteorológicas y de comunicación (internacional) relativas al primer paso...

Todo ello pone de relieve que Zaragoza ha cumplido como la que más y mejor en el difícil cometido que le han señalado.

Zaragozanos, cuidad ahora vuestro aeródromo... Mejoradlo y no ceséis hasta lograr del Estado las consideraciones que Zaragoza, cabeza y centro de las comunicaciones de mar a mar y del Continente, tiene derecho a exigir...





Fotos La Barrera

## La labor de los Aero-Clubs, desde el punto de vista de la defensa nacional

**M**UY lejos está nuestra nación, afortunadamente, de intervención guerrera con países civilizados; pero no son los aires que se respiran en el mundo, de concordia, y contra nuestra voluntad pudiéramos vernos arrastrados a un conflicto armado. Las conferencias y congresos de desarme, han sido un fracaso hasta ahora, y más bien han servido para poner de relieve la suspicacia de unas potencias con respecto a otras, y las pretensiones más o menos embosadas de inducir a los demás a que disminuyan los armamentos, manteniendo o aumentando los propios.

Por eso, aun reducidos nuestros problemas exteriores al mínimo, seguimos atendiendo a la defensa nacional, peso que gravita aun con un régimen restrictivo como el seguido por nuestros Gobiernos, sobre el caudal nacional. Es interesante por tanto que el cuantioso gasto que la nación dedica a su defensa, se oriente en la forma más propicia a su rendimiento máximo.

Se ha abierto en este siglo a todas las actividades, lo mismo de paz que de guerra, la vía aérea. Ello ha trastocado profundamente el concepto de la defensa de los países, de lineal (costas y fronteras) a superficial. Cualquier punto de la nación, del centro o de la periferia, puede ser atacado desde el mismo momento de la ruptura de hostilidades, y aun se teme pueda producirse el ataque antes de que llegue al Gobierno la declaración de guerra; tal es la instantaneidad de los medios de coacción del arma aérea.

A ésta, pues, hay que dedicar preferente atención, porque si es el brazo más rápido en el ataque asimismo lo es en la defensa.

La aviación no necesita, como preconizan algunos exaltados panegiristas de la acción aérea, llegar al dominio por el terror sobre la población civil; una nación puede ver destrozadas en unas horas, o en unos días, su red de ferrocarriles y de comunicaciones en general, inutilizando sus nudos principales u obra de fábrica importante; las arterias y centros generadores de energía eléctrica y zonas fabriles de mayor importancia por su directa aplicación a la producción de material de guerra.

En estas condiciones el ejército terrestre mejor preparado, puede ver paralizadas sus funciones, en momentos tan preciosos para su aprovechamiento como son la movilización y la concentración, y una nación atacada en tales circunstancias puede considerarse inerme, y a merced de un ejército atacante ya organizado.

Es elemento no fácilmente improvisable en aviación militar el personal combatiente; de la masa de la nación ha de salir, en el número que las necesidades de una guerra exija, pues no es posible pensar tener permanentemente en presupuesto más unidades que las que requiera la inmediata intervención en el momento inicial de la campaña.

Ahora bien; si a un ciudadano es fácil convertirlo en escaso tiempo en soldado, no lo es en el mismo grado hacerle

aviador. Todos los países se preocupan de este problema, *del personal de complemento aéreo.*

En España se ha hecho poco en este sentido. La solución sencillamente está en lograr la mayor difusión posible del pilotaje en el elemento civil, y el medio más importante para ello es la creación de Aero-Clubs que convenientemente organizados, capten la afición que a todas luces surge intensa en las nuevas generaciones y en forma económica como la cooperación en sociedad permite ya actualmente, y lo facilitará más en el porvenir, con la mayor perfección en motores y aviones ligeros, y la sucesiva organización nacional de aeródromos y repuestos, siguiendo, como ha de suceder, el mismo ritmo seguido por el desarrollo automovilista sin el cual la acción privada hubiera tenido cerradas las puertas del uso universal del automóvil.

La ayuda del Estado, Diputaciones y Municipios puede complementar la aportación social de los citados clubs, ya sea en forma de terrenos, subvenciones o material de vuelo. Pero a no dudar, la creciente afición hacia la aviación, suministrará savia para la vida de los clubs. La formación de pilotos, en avioneta (por ejemplo, tipo Moth), es rápida y económica.

La aviación militar puede fomentar la formación de estos pilotos y asimilárselos, según expongo en los párrafos siguientes.

Organícese en las poblaciones donde surgen aero clubs con positivo rendimiento en la formación de pilotos, una Unidad de complemento. Estas Unidades han de estar constituidas en personal profesional por un jefe (escuadrilla o grupo, según la importancia) y uno o dos auxiliares, oficiales aviadores, más un pequeño núcleo de tropa (mecánicos y soldados de servicios corrientes). El material de estas Unidades sería precisamente avionetas.

Los pilotos que obtuvieran el título antes de cumplir su compromiso en filas, al llegar el momento de su incorporación, ingresarían en dichas Unidades, prestando el servicio militar como pilotos, con ciertas preeminencias, y fácil acceso a la oficialidad de complemento. Incluso podría reducirseles a un año el tiempo de servicio.

Pero, además, estas mismas unidades podrían recibir en determinadas condiciones a reclutas que por razón de cultura (carrera terminada, o número determinado de cursos aprobados), y en ellas darles por completo la instrucción de pilotaje en avioneta.

Con unos y otros, y sin necesidad de pasar a pilotaje de aparatos de guerra, podrían desarrollar dichas Unidades un plan de instrucción bastante completo, dando a los neófitos una sólida instrucción de la disciplina aérea y de la vida de escuadrilla, navegación, conocimientos teórico-prácticos de aviones y motores, y toda la instrucción militar. Una temporada en la Escuela de Combate y Bombardeo afectos como bombarderos a una Unidad de guerra, completarían su instrucción como personal combatiente aéreo.





Foto La Barrera

Tengo la convicción que en tales condiciones, sería la recluta más que suficiente para nuestras posibles necesidades en caso de guerra. En caso de movilización, en poco tiempo se les podría convertir en pilotos de guerra, ya que su espíritu e instrucción desde el punto de vista aéreo lo teníamos hecho por adelantado. La materialidad de convertir al piloto de avioneta en piloto de aparato de guerra sería cosa rápida.

Hablando con gente joven, con estudiantes de las nuevas generaciones, de asuntos de aviación, la ilusión de la aviación les brota. Dadles facilidades y acudirán para elegir de ellos los que se necesiten. Las facilidades, aun en el caso de hacerles pilotos, son de menor cuantía; el pilotaje en avioneta es barato; el sostenimiento de las Unidades de complemento a base del material citado, igualmente económico. Lo interesante es elegir discretamente el personal que haya de mandarles, que sepan ser jefes y maestros, pero de éstos dispone nuestra Aviación.

Cumplido su servicio, será gente que nutrirá los aeroclubs. En ellos se podrá facilitar el entrenamiento, sin perjuicio de períodos de instrucción que pudieran hacerse en las Unidades; éstas y aquéllos se complementarán por lo tanto en satisfacer la afición a cosas del aire, y aprovechar esta afición para nutrir nuestras aviaciones bélica y civil.



Foto Palacio

Zaragoza, por su situación, fué el centro de defensa de nuestra frontera septentrional, la que nos une con Europa; igualmente lo sigue siendo como apoyo del nuevo elemento de guerra.

Es base y asiento natural de las Unidades que de ella partan para atacar, o evitar que nos ataquen por vía aérea. Si menguados presupuestos, consumidos casi en su totalidad en la actividad impuesta por la acción en Marruecos, no ha permitido atender a necesidad como ésta sentida, a no dudar, en breve plazo habrá que hacerlo.

No ha estado remisa la población en crear intereses aéreos. Con escasos elementos, compensados con extraordinario espíritu, ha surgido un hermoso aeródromo y una magnífica organización puesta a prueba con motivo del Concurso internacional de avionetas recientemente celebrado. Por todos los concursantes, y por los que vemos los trabajos hechos con tan limitados medios y tiempo, se puede apreciar los magníficos resultados alcanzados.

Zaragoza, centro universitario, capitalidad de una extensa región, rica, y con porvenir abierto, puede tener por seguro el éxito de su naciente aero-club; la semilla está sembrada; no tardará en fructificar.

LUIS GONZALO.

Jefe de Escuadra

Lequeitio, 22 agosto 1930.

## Aviación aragonesa

**P**ODEMOS señalar ya y con la mayor satisfacción, el definitivo arraigo de las cosas aeronáuticas en Zaragoza. Gracias al esfuerzo entusiasta de personas generosas y conscientes de sus deberes, la gloriosa capital de Aragón se lanza de lleno al mundo de la aviación y se dispone a ocupar el puesto preeminente que en esta moderna actividad del hombre le corresponde.

Porque aparte de otros méritos, la situación verdaderamente estratégica de Zaragoza, en cuanto a comunicaciones aéreas nacionales se refiere, es de primer orden. Es el camino más directo entre Madrid y París, ruta preferida por los futuros navegantes del aire; situada en el centro de la importante línea aérea que con el tiempo unirá el Mediterráneo con el Cantábrico, Barcelona con Bilbao, con San Sebastián, con Santander, con Asturias y con Galicia; y además magníficamente situada en la bifurcación de la ruta de Barcelona a Madrid.

Esta ligera ennumeración de caminos aéreos, los más importantes que próximamente se recorrerán diariamente en España, bastan para demostrar la privilegiada situación geográfica de Zaragoza, en cuanto a las comunicaciones aéreas nacionales se refiera.

Si de los transportes pasamos al turismo aéreo, comprenderemos mejor aún, la importancia de la progresiva capital de Aragón como centro de primera categoría en la futura red de líneas aéreas de nuestra Península.

Primeramente, punto de paso obligado entre el Cantábrico y el Mediterráneo, objetivos los más importantes del turismo

aéreo nacional y en segundo lugar, como aeródromo base para toda clase de excursiones y recorridos aéreos por el norte de la región, por los incomparables Pirineos aragoneses, importantísimo centro del turismo aéreo del porvenir.

Estas y otras múltiples razones, de carácter patriótico unas, cultural y deportivo otras, nos demuestran cuán clarividentes han sido los iniciadores de esta nueva actividad, los componentes del grupo de entusiastas que han creado el Aero Club de Aragón y el Aeródromo Palomar.

Pero hay que tener bien en cuenta que esta actitud de unos hombres selectos no basta para conseguir un brillante resultado, y para evitar que Zaragoza quede al margen del intenso desarrollo que tendrá la aviación en España, es preciso que esta iniciación de un programa, tenga la debida continuidad; es preciso que todo Zaragoza, mejor dicho, Aragón en masa, consciente de su porvenir, insospechado incluso por los más entusiastas, se preocupe, ayude y colabore a la obra de estos primeros paladines de la aeronáutica aragonesa.

Es preciso que estos beneméritos fundadores del Aero Club y del aeródromo zaragozano, no se encuentren solos; es necesario que los organismos oficiales, las corporaciones públicas, las entidades de todas clases, los particulares, en fin el pueblo entero, se convenzan de aquella necesidad y no regateen esfuerzos ni sacrificios de ninguna clase hasta conseguir que Zaragoza y con ella, Aragón, ocupen el lugar preeminente y que de derecho les corresponde, en el mapa aeronáutico de la nueva España. — JOSÉ CANUDAS.



# Las obras del Pilar

## El Congreso Catequístico

En los días 5 - 9 del próximo octubre se celebrará en nuestra ciudad el III Congreso Nacional Catequístico, que atraerá de todas partes de España un gran número de congresistas. Por las noticias que se tienen, este Congreso va a constituir una imponente manifestación de la piedad y espíritu católico de España.

El Excmo. señor Nuncio de Su Santidad, Emmos. señores Cardenales, varios Obispos y Prelados,

altos dignatarios eclesiásticos tienen anunciada su llegada... A ellos seguirán, cual magnífica y activa corona, consagrados maestros catequistas, celosísimos sacerdotes, piadosos fieles... Todos acuden a Zaragoza para, junto al Pilar, estudiar, aprender, enseñar, discutir los mejores medios y métodos para una creciente intensificación de la enseñanza del catecismo y para lograr en ella cada día mejores y más abun-



Cartel anunciador del Congreso Catequístico

dantes frutos que, si directamente florecen para el Cielo, perfuman y alegran esta Tierra, atenuando sus tristezas y mejorando la condición del hombre y de la sociedad.

En los días siguientes, hasta llegar a la fiesta de Nuestra Señora del Pilar, se celebrará, también en nuestra ciudad, un importante Congreso de las Juventudes Católicas Españolas. Nueva manifestación religiosa y social que escoge

nuestra ciudad como centro de donde irradie el fuego del santo entusiasmo a toda la católica España...

Catequistas y jóvenes, que acuden a la sombra del Pilar en las circunstancias en que ahora se halla el Templo, volverán todos a sus casas y regiones convertidos en activos apóstoles de las obras de nuestro Templo, a las que colaborarán juntos y generosos todos los españoles...

Los más humildes óbolos hacen poco a poco subir la suscripción. Esperamos confiados que, al final del veraneo, damas y caballeros, señoritas y jóvenes, las familias todas, tornarán sus ojos



a la Virgen y se acordarán de la deuda grande que todos tienen con el Pilar...

Os lo pide España... el Papa os bendice... la Virgen os lo premiará...





## El Refugio de Candanchú

### LA SUSCRIPCIÓN

**C**ONTINÚA abierta la suscripción para nuestro Refugio del Pirineo. Esperamos con confianza, y tenemos grandes motivos para ello, que con el reanudarse de la vida ciudadana, al finar el verano, nuestros bravos montañeros se han de dedicar a una labor incesante de propaganda con sus amistades y relaciones, para aumentar el número de nuestros enviados y para lograr nuevos nombres de prestigiosas personas y amigos que tienen derecho a figurar en nuestro CUADRO DE HONOR y que no esperan sino que se les invite.

### Cuadro de Honor

#### Tercera lista de suscripción

	<i>Suma anterior.....</i>	59.490
94	D. Enrique Aso .....	100
95	D. Mariano Aso .....	100
96	D. Julio Sans Brunet.....	100
97	D. Eduardo Lon .....	100
98	D. José Vidal Panfil .....	200
99	D. José Camón Aznar (donativo) .....	50
100	R. A. E. A. PEÑALARA .....	200
101	D. José Rodríguez Pérez (además de un bono) como donativo .....	5
102	D. José Pomar .....	100
103	D. Juan Larrañaga .....	100
104	D. Andrés Cenjor Llopis .....	100
105	D. Antonio Portolés (donativo) .....	100
106	Srta. Blanca Gómez Laguna .....	100
107	D. Laureano Mariscal Hernando (donativo). .....	50
108	D. Juan Lacasa: donativo, la mitad de los ladrillos para la obra.	
109	D. Juan Lacasa (en bonos), la mitad de los ladrillos necesarios para la obra.	

110	D. Joaquín de Torres Solanot .....	500
111	D. Blas Arbuniés .....	100
112	Izuzquiza Hermanos (donativo) .....	100

*Suma y sigue .....* 61.595

### PLANOS

Los prestigiosos arquitectos zaragozanos Sres. Ríos y Borobio, que con tanto entusiasmo como desinterés han acogido cuanto a ellos puedan atañerles — y no es poco — en la construcción de nuestro Refugio, han terminado ya por completo toda su labor de preparación y dibujo de todos los planos y estudios relativos al mismo.

Con tan valiosa documentación es de esperar que todas las gestiones vayan por buen camino y que todos vean en la nueva obra algo consustancial a la Región y a la Patria y algo que, sin nutrirse de dádivas presupuestarias, puede prestar grandes servicios en muchas ocasiones a la Patria y a la Región.

### OFRECIMIENTOS

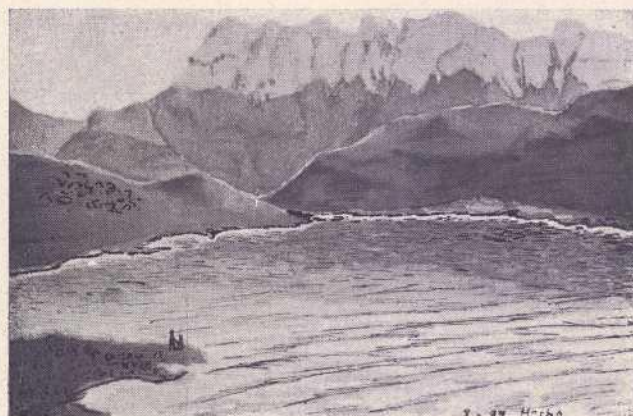
Tenemos en cartera varios e importantes ofrecimientos de personas y entidades, nacionales y extranjeras, para nuestro Refugio. No podemos comunicarlos hasta que las obras estén en marcha. Baste decir que equivalen a muchos miles de pesetas y que acrecerán extraordinariamente, desde el punto de vista nacional e internacional, el valor e importancia del Refugio.

### PIEDRAS DE HONOR

MONTAÑEROS están estudiando la manera más procedente de conservar la memoria de quienes contribuyan de modo especial y extraordinario a la suscripción para la construcción del Refugio. La gratitud obliga a todos y el ejemplo bueno será siempre recordado para perenne lección.



Valle de Hecho: La Mina, Guarrinza (2.000 m.)



Valle de Hecho: Ivón de Lo Cherito (2.300 m.)

Dibujos de J. Clavería





Subiendo a la Forqueta



Refugio de Piedrafita



Pondiellos

#### TERMINANDO ACTUACIONES PRECISAS

Nuestro Presidente, así como nuestro entusiasta socio y tan bravo pireneísta Sr. Rábanos, han dedicado su actividad durante días y días, en estos meses, a terminar por completo todas las gestiones relativas al terreno del emplazamiento necesarias para poder, lo antes posible, dar *estado oficial* al deseo de MONTAÑEROS de que se les conceda la autorización y facilidades necesarias para la construcción de su Refugio.

#### PARA LA CAPILLA DEL REFUGIO

A las cantidades, con tal destino especial, ya señaladas en nuestro número anterior, hemos de añadir hoy la de *trescientas pesetas* con que desea contribuir el entusiasta aragonés y virtuoso sacerdote D. Isidoro Mariano Salillas, Director del "Solar Español" de Pau, que tan gran labor social y patriótica lleva a cabo entre nuestros obreros de la capital del Bearn.

#### BONOS DE SUSCRIPCIÓN

Está ya hecha la edición de los BONOS DE SUSCRIPCIÓN.

El canje de los mismos contra los correspondientes documentos bancarios se organizará a partir de los primeros

días de octubre y se anunciará en la prensa local y regional que tan buena acogida da a cuanto se refiere a nuestro Refugio. Ahora y siempre nuestra más sincera gratitud a todos los periódicos que tanto ánimo dan a nuestra empresa.

#### PARQUE NACIONAL DE GAVARNIE

Nuestros amigos del otro lado del Pirineo van a lograr uno de sus dorados sueños. Parece que se va a acotar, con estrechas condiciones, una gran parte del valle de Gavarnie con el carácter de *parque nacional*, a fin de salvaguardar la conservación y aumento de los *isards* (sarrios).

Tal carácter, dado al valle de Gavarnie, deberá ser un despertador para nuestras *dormidas* (a buen entendedor...) actividades tocantes a nuestro magnífico ORDESA...

Los franceses sueñan unir, en lo que toca a la conservación del *isard*, Gavarnie con Ordesa... Y ¿cuándo pensarán *los obligados a ello* en poner en condiciones Ordesa, Broto, Torla, Bujaruelo, Alto Ara, de hacer un digno paralelo con Gavarnie?... Y conste que creemos que no se debe esperar todo — ni hay derecho a ello — de sólo la *acción oficial* y de las *decisiones superiores*. Mucho PUEDEN Y DEBEN hacer los particulares, entidades y Ayuntamientos, que tienen obligación de ello...

La necesidad de dedicar casi íntegro este número de nuestra Revista a la aviación, no ha dejado espacio para la parte literaria y gráfica de nuestros *Montañeros* y sobre todo lo relativo a la excursión al Aneto

Desde la cumbre del Aneto



Queremos, ante tal imposibilidad, cerrar nuestras páginas con esta foto de *Peñalara* con que Próspero García Gallardo cerraba la hermosa descripción del viaje que él y Pepe del Prado, intrépidos *Peñalaros*, hicieron por los Alpes y los Pirineos

Al fondo el Pico Russell



# Labor del Sindicato

El Sindicato ha remitido informaciones para diversas publicaciones, entre ellas *Toledo*, Revista de Arte, y al *Boletín de la Cámara Oficial Hostelera de España*. También se han remitido datos turísticos de Zaragoza a la Revista *Les Grands Voyages*, de París. Para el Congreso de Neuro Psiquiatras se ha remitido propaganda turística de esta Ciudad.

\*\*\*

Con motivo de la inauguración de la Maison de Tourisme de Tarbes (Francia), el Sindicato envió un delegado accediendo a reiterados deseos manifestados por el Sindicato de Iniciativa de dicha ciudad francesa. Con este motivo hemos estrechado más la unión que tenemos establecida con las entidades similares de la otra vertiente de los Pirineos.

\*\*\*

Se ha publicado la Guía oficial de Jaca, editada por nuestra entidad filial Sindicato de Iniciativa de dicha ciudad

con texto preparado por este S. I. P. A. y el de Jaca y confeccionada con gran gusto en los talleres gráficos de D. Cecilio del Molino, de Zaragoza.

\*\*\*

El Fomento de Peregrinaciones de Zaragoza a los Santuarios de Aragón, ha iniciado sus actividades organizando una peregrinación al Santuario de la Virgen del Aguila, que radica en el término municipal de Paniza. El Sindicato ha prestado su colaboración para organizar este primer acto.

\*\*\*

Se ha enviado propaganda a los siguientes sitios: M. Corthay, de Alcañiz; a D. Ramón Coiduras Cervia (Lérida); para la Biblioteca de la Cruz Roja de Zaragoza; Maestros de Fuendetodos; a M. J. C. Jasper, de La Haya; a D. Benigno Palos; al Sindicato de Pau; al Seminario de Belchite; al Prof. Takashiokada, de Tokio; a J. Viader, de Barcelona.

## Vías de Comunicación y Turismo

Conferencia de D. Miguel López de Gera, en la Academia de Ciencias de Zaragoza

(CONCLUSIÓN)

Veintitantas agrupaciones constituidas actualmente en España trabajan bajo el nombre de Sindicatos de Iniciativa o Sociedades de Atracción. Descuellan entre todas, por sus trabajos, la de Palma, la de Valencia, la de Sevilla y la de Santander.

El Sindicato de Iniciativa de Zaragoza, constituido el año 1925, sobre su especial finalidad de propaganda presta calor y atención a cuantas ideas, a cuantos proyectos materiales o de orden espiritual favorecen el mejoramiento regional. El índice de su labor se halla recogido en la Revista mensual titulada ARAGÓN. En esta tierra, tan individualista, donde cada uno canta solo y baila solo en una exaltación del valor personal frente a los coros y a las sardanas y al auresku, tan próximos geográficamente, puede anotarse como un mérito de dirección rectilínea que el Sindicato de Iniciativa ha logrado reunir 1.500 socios que le animan en el camino emprendido.

Pero esto es todavía poco como exponente de la organización receptiva del turismo en España.

Veamos si no el ejemplo de Francia. Cualquier mediano observador que haya cruzado el Pirineo habrá podido comprobar la fortaleza, el empuje, de las organizaciones turísticas francesas. Más de 750 Sindicatos funcionan actualmente en Francia, disponiendo de fondos públicos y percibiendo cuantiosas subvenciones. Estos Sindicatos están reunidos por Departamentos, por Federaciones y éstas en una Unión nacional, y sobre todo esto con una labor única mundial que imprime una segura orientación, funciona el Touring Club de Francia, que cuenta con más de 500.000 asociados.

Esto, que puede ser el ideal apetecido para España, se ha conseguido mediante un esfuerzo gigantesco, colectivo y personal que ha contado desde el primer momento con la protección oficial.

Entendiéndolo así, el Poder público en España ha intentado hace poco tiempo, con la creación del Patronato Nacional de Turismo, resolver el problema y crear un organismo centralizador que tiene en esa principal característica su principal inconveniente.

No se trata de crítica de la orientación que dió a luz este nuevo monopolio, donde ya está todo monopolizado. Basta afirmar que la iniciativa privada debe fortalecerse, debe protegerse en su desarrollo y que en cambio será siempre contraproducente coartarla y reducirla a los límites estrechos de una burocracia y de un mecanismo oficial.

Uno de los últimos números de *El Economista* decía que el Patronato cuesta 28 millones al año, obtenidos por mediación de un empréstito, del que se han de destinar 10 millones a la Caja de Crédito Hotelera y que ha de pagarse en su totalidad de subvenciones oficiales y de lo que se obtenga del seguro obligatorio de viajeros.

Como contrapartida del gasto que supone la inversión de dicha suma, el Patronato ha publicado estadísticas de los extranjeros que visitaron España durante el año 1929. Si efectivamente la cifra es consoladora, porque representa un aumento en la importación turística, hay que añadir, para fijar las cosas en sus propios términos, que el año 1929 ha sido excepcional por la concurrencia de los Certámenes internacionales de Sevilla y Barcelona, de importancia mundial. El gasto que suponen ambas Exposiciones y su propaganda debe añadirse a esa cifra de que ha dispuesto el Patronato, y la consecuencia entonces será lamentable.

En definitiva, solamente con el concurso de las entidades idóneas dentro de cada región y constituyendo democráticamente una organización de abajo arriba, podrá lograrse lo que otras naciones han conseguido. Descuella entre los estudios dedicados a la organización del turismo el debido a D. José Herrero, el cual propone fundamentalmente la constitución de una oficina española de información situada en París, que es hoy y seguirá siendo por muchos años centro de atracción mundial.

Queda ahora hablar de la situación del turismo en la actualidad y en la posibilidad de atraer para la región pirenaica una corriente de importación considerable. Comentaremos brevemente lo que es necesario y juzgamos imprescindible para facilitar a los turistas el acceso a los valles maravillosos.

No puede pretenderse para el Pirineo una red de vías de comunicación que lo cruce en todo sentidos y que reste al contemplador las maravillas de lo inexplorado. Se trata únicamente de facilitar el acceso y de hacer posible las excursiones de recorrido intermedio construyendo caminos, refugios y hoteles con el mínimo de confort exigible, consiguiendo la más cómoda utilización de las vías férreas.

Corresponde a Aragón y exclusivamente a la provincia de Huesca el tramo medio o central de la cordillera pirenaica, donde se hallan las mayores alturas, cuyas estribaciones últimas al Este y al Oeste descienden y se dulcifican



en Cataluña y Vasconia, hasta descender al Mediterráneo y al Cantábrico.

Merece especial consideración entre todos los parajes pirenaicos el valle de Benasque, separado por el pico de Mujeres del valle de Arán. Se cuentan en él más de treinta elevaciones, que sobrepasan los 3.000 metros y entre todas descuella el gigantesco Aneto, de 3.400 metros, con un glaciar permanente, que es el mayor de toda la región.

Bastantes trabajos se han publicado debidos a la iniciativa particular sobre el valle de Benasque. Descuellan entre ellos el del entusiasta pireneísta Conde Russell, titulada "Mex grands ascensions aux Pyrenées", aparecida en 1863, y la "Guide Les Pyrenées de Pierre Soubirons", que vio la luz en 1920. El Centre Excursionista de Catalunya facilita a sus socios la llamada "Guía de los Montes Malditos", y finalmente, D. Severo Curia ha recogido en un interesante folleto titulado "El valle de Benasque y sus maravillas", lo más interesante de esta comarca.

Desde Zaragoza a Benasque por Huesca-Barbastro y Graus se cuentan 216 kilómetros de carretera, que en su último tramo, ascendiendo por la cuenca del Esera, lleva al corazón del valle, atravesando un imponente macizo rocoso por el paso de Ventamillo.

Benasque, capitalidad del valle, es el pueblo mayor de la comarca. A su lado Seira, El Run, Eriste, Anciles, Cerles, Castejón de Sos y Aneto son pequeñas aldeas, que aprovechan para sus necesidades un pequeño término y una gran extensión de pastos comunales.

Las mayores alturas representadas por Aneto, Posets, Pico de Alba, Perdiguero, Literola, Maupas, Seil de la Baquo, Gosgas Blancas, Vallivierna, Pico Russel, Coronas, Pico Medio, Astorg, Maladeta; los Barrancos de Gurgutes, Remuñe, Aiguaspasas, Literola. Estos, Aigueta, Llisat, que recoge el Esera; los de Alba, Cregüña, Vallivierna, Remascaró, Liri, Urmella, Bisaurri; los valles, entre una y otra altura por donde las aguas van ganando la tierra llana, ofrecen a la contemplación singular espectáculo. El que lo hayo visto, que recuerde; el que no haya estado, que vaya, porque ninguna descripción, por acertada que sea, puede dar idea de aquella región de privilegiada belleza.

La visita del macizo de la Madaleta era empresa difícil hasta que el Centre Excursionista de Catalunya construyó el chalet-refugio de la Renclusa, que es un alojamiento confortable de dos plantas y mansarda, donde además de los servicios formales pueden colocarse al pie de 30 excursionistas cómodamente instalados. En Vallivierna se pretende ahora construir por la Sociedad Peñalara otro refugio de más reducidas dimensiones, con cuya edificación se habrá atendido a la necesidad de los excursionistas. Quedará solamente que se lleve a efecto la explanación de la carretera de Benasque a Las Bordas, que hará posible la completa explotación y facilitará al turismo una ruta incomparable que del otro lado del Pirineo tiene a Luchón, donde se llega por un paso relativamente fácil y corto.

Este valle cuenta con fáciles accesos, constituidos por caminos de herradura que conducen al pie de las más altas montañas, donde se practica en todo tiempo el alpinismo (aceptando esta palabra), y la caza. Es el más conocido seguramente de los extranjeros, y constantemente es cruzado en todos sentidos por turistas que llegan desde Luchón por el llamado Hospital de Francia o que suben desde Benasque. Barcelona da el mayor contingente de visitantes y los más arriesgados escaladores.

El valle de Tena es el más conocido en España de todos los parajes pirenaicos. Fácilmente asequible al automóvil por la entrada de Sabiñánigo desde Jaca, cruzando el barranco de Arás, permite, aprovechando la carretera trazada junto al Gállego, la visita de todos los pueblos que encierra. Biescas, El Pueyo, Tramacastilla, El Puente de Escarrilla, Panticosa y los Baños y Sallent, son lugares sobradamente conocidos de los zaragozanos. Este valle no se olvida en las prescripciones facultativas para los que necesitan clima de altura y podemos decir que es el más visitado de todos los del Pirineo.

También la Sociedad Peñalara, que junto al Centro Excursionista de Barcelona, se ha distinguido procurando acondicionar parajes casi desconocidos, ha dejado en el Circo de Piedrafita, a seis horas de Sallent, muestra de su interés

y de su desprendimiento. En el centro del Circo, en la falda del Balaitous, se inauguró en el mes de agosto pasado un refugio que permite aventurarse por el paso de San Martín hacia Tarbes.

El acceso desde la parte francesa por el puerto de Sallent es fácil por Cauterets. La carretera aproxima el valle de Tena al Circo de Gavarnie, que es el centro de los deportes invernales en el Sur de Francia.

Habiendo logrado la realidad apetecida del Canfranc, teniendo ya dispuesto y abierto al tráfico ferroviario el túnel del Somport, después de 50 años de espera, es de urgente necesidad que se reclame la necesaria transformación de los servicios actuales, para llegar a una explotación integral y completa. Aparte lo que puede afectar a las mercaderías que busquen en esta ruta más fácil y más corto camino, con relación a los viajeros es preciso que se permita de una vez lo que tantas veces se ha solicitado, o sea el aprovechamiento de plataformas sobre vagones que desde Arañones o Jaca transporten a Forges d'Abel y Pau los automóviles en la temporada invernal de uno al otro lado del macizo, que no puede cruzarse por el puerto, cubierto de nieve.

Para Zaragoza, que ha logrado el acortamiento de Turuñana, será preciso un tren de montaña rápido, que haga el servicio si es posible en menos tiempo y que se atempere a las necesidades del núcleo de excursionistas domingueros que aumenta rápidamente, y después, cuando esté conseguida, la electrificación del tramo alto y el tercer carril de Arañones a Zaragoza. Candanchú espera la construcción de un refugio-hotel, y con todo ello este valle quedará incorporado completamente a la ruta internacional.

De Ordesa se ha dicho ya bastante. Luciano Briet, en su libro "Bellezas del Alto Aragón", ha recogido lo más interesante. Los españoles que intenten ir a Ordesa deben tomar como punto de partida Barbastro por la carretera de Naval a Ainsa, Boltaña y Broto, aprovechando en los tres últimos kilómetros un camino de herradura por Torla para llegar al corazón del valle, cuyo mayor interés estriba en que recuerda por su colorido y por su especial configuración el aspecto babélico de los cañones más renombrados de América. Causa una sensación de sorpresa que arrebata con su sello propio e inconfundible, por la variedad de acantilados, de anfiteatros, de cascadas, de praderas y de bosques que encierra en un espacio relativamente reducido.

No hay — dice Briet — paseo más delicioso que el que conduce a través de la cuenca de Torla a la gigantesca desembocadura del valle de Ordesa. Espectáculo incomparable el de la mole de Mondarruego entre las peñas de Duascaro y Lomenas.

Después de esto, como lo más interesante, quedan Hecho y Ansó, la Foz de Biniés, Oza, Guarrinza, Zuriza, Agua Tuerta, Estanés, los parajes que lindan con el valle de Roncal, que añaden al encanto de la montaña el más típico conjunto de sus edificaciones y de sus habitantes que todavía conservan milagrosamente el traje regional y afortunadamente costumbres patriarcales. Ansó es seguramente el pueblo más visitado por los turistas y por los extranjeros, sus calles y su tipismo han inspirado artistas y son recordados y popularizados.

Jaca, centro obligado del que se haya de aventurar en el Pirineo, está unido por carretera a esos valles que cuentan con servicios ajustados a las necesidades de sus moradores. En el Pirineo faltan hoteles, faltan refugios, falta comprensión; su porvenir halagador es indudable, pero el turismo actualmente está por hacer, y es lástima. El ejemplo de Oza es bien patente. A dos pasos de la selva existe una construcción llamada caseta de carabineros que éstos abandonaron hace ya cuatro años para refugiarse en Siresa. Pueden acomodarse en ella 50 excursionistas al abrigo de fuertes muros de piedra... Pues bien, la caseta se hunde, nadie se acuerda y lastimosamente se pierde lo que pudiera ser base de una explotación prometedora.

No pueden darse cifras de visitantes del Pirineo por años ni por comarcas. Baste saber que el número es desconsolador y que además somos siempre los mismos. El Pirineo, que podría ser, como lo es del otro lado, un centro de atracción mundial, es hoy solamente un lugar de esparcimiento ciudadano.

Finalmente, para traer la corriente turística que vive en



el otro lado largas temporadas, bastaría una sola cosa. Que se suprimiese de raíz la formalidad oficial del pasaporte, que ha quedado limitado a nuevo medio de percepción de un impuesto directo. La belleza del Pirineo aragonés sería bastante para traer hacia él un número considerable de viajeros que serían luego su mejor propaganda.

El problema de las vías necesarias para que el Pirineo pueda ser explotado desde el punto de vista turístico necesita de una solución que es fácil y que está próxima, porque lo principal está hecho. Basta con oponer al circuito francés y cerrarlo respecto del macizo central, una carretera paralela a la cordillera que sea base de las vías ya construidas que atraviesan la frontera de Arán a Roncal.

Nuestras comunicaciones por carretera por Francia están representadas por las vías de Port-Bou e Irún que no podemos clasificar como rutas pirenaicas porque se hallan en las costas, alejadas de la región de las mayores alturas.

Quedan luego, circundando y atravesando el espinazo de la cordillera, los pasos practicables para vehículos de motor de Viella, Jaca, Sallent, Roncal y Roncevalles.

Los trozos ya construidos, los en construcción y los pendientes de estudio de una carretera base a lo largo del Pirineo que se extienda de Navarra a Lérida, constituyen la tan esperada ruta que permita lograr fácilmente esos accesos y establecer desde Francia viajes circulares de corto recorrido. Todo lo que no sea establecer circuitos para la visita de una región y suponer que el turista ha de desandar el camino y recomenzarlo de nuevo es alejarse de la realidad.

Esa carretera que propugnamos habría de servir el siguiente itinerario: Isaba a Zuriza, Hecho, Puente de Larrea, Jaca, Jaca a Biescas y por Yesero a Broto, Boltaña, Ainsa, Salinas de Sins, Saravillo, Plan y Benasque por Sahún, tomando luego la orilla izquierda del Esera a San Farré, Los Baños y, pasando por la escaleta o el Puerto de la Picada a las Bordas, en el Valle de Arán.

En esta enumeración se cuentan trozos considerables ya construidos que serían parte del trazado general. Hay muy buenas esperanzas de que en plazo no lejano podamos disfrutar de esa vía; falta decisión y entusiasmo bien necesario, porque en ello nos va dejar al Pirineo con su imputación de inhospitalario o conseguir en cambio el itinerario más importante de Europa que facilite la contemplación de incomparables bellezas.

Quedará por hacer, y según noticias ha sido levantado el veto que mereció este trazado, la vía que permita llegar al parque nacional de Ordesa desde Barbastro por Ainsa, Fiscal, Broto y Torla; es incomprensible cómo falta por hacer esta carretera. La Nación, interrogada, no podría contestar "tengo un parque, pero no se puede ir hasta allí; la incuria y el retraso incalificables no han permitido que se abriera a la contemplación esa maravilla". Con esto el turismo de importación estaba asegurado y los visitantes españoles multiplicarían para el Pirineo, que es hasta hoy sólo conocido de una minoría escasa de viajeros en su mayor parte marchadores que no necesitan de otro vehículo que unos zapatos ni más confort que el que cabe dentro de su mochila.

Actualmente conocemos en la montaña los siguientes refugios: Montseny y La Molina en Cataluña; la Renclusa en Benasque; el de Alfonso XIII, inaugurado hace ocho meses en Piedrafita; el de Monte Perdido y la casa de la Mina en

Oza. Deben construirse, además de éstos, uno en Valliviera, otro en Mulieres, el de Remuñe y el de Posets, los cuatro en el Valle de Benasque, el de Candanchú, cuya erección pretenden acometer los Montañeros de Aragón para facilitar los deportes de invierno, y otro en Zuriza para la parte occidental de Hecho y Ansó. En Oza debe habilitarse y puede hacerse con poco gasto la caseta de carabineros.

Podemos añadir que existen por ahora confortables alojamientos en Benasque, Broto, Ordesa y Arañones, sin que de esta enumeración se consideren exceptuados el valle de Tena y los pueblos instalados en terreno llano. Dos son las ciudades privilegiadas para establecer en ellas una base que permita visitar el Pirineo aragonés en toda su extensión. Jaca, cuyo radio de acción se extiende de Zuriza a Ordesa, y Barbastro, que comprende de Ordesa a Arán. Para todo movimiento que se intente con la finalidad de crear una corriente de turismo hacia el Pirineo debe merecer especial consideración todo lo que tienda a favorecer la expansión de estas dos ciudades.

Son muchos los pasos practicables para los montañeros que se dirijan a pie a Francia, y conviene conocerlos sobre el mapa antes de planear una excursión de altura. Hemos anotado los siguientes: Gregonio, Coll del Toro, Lapicada, Portillón de Benasque, Gurgutes, Maupás, Remuñe, Literola, Paso de la Fe, de la Madera, de los Caballos, Barroso, Munia, Parzan, Brieta, Peyre de San Martín, Sallent, Somport, Estañés y Ansó. En Ordesa las Clavijas por Cotatuero, Solarons y Soaso, debiendo añadir que por el valle de Tena hasta Canfranc la cordillera es practicable en cualquier dirección, siendo en cambio forzosos los pasos señalados del Valle de Benasque.

Y para terminar, lo que más interesa desde el punto de vista turístico del Pirineo aragonés, es la redacción de una guía aprovechable para todos que se apoye en un mapa perfecto de la región montañesa que falta por hacer.

Un mapa completo donde se comprendan detalladamente las referencias más necesarias, donde se reúnan los estudios de toponimia, los trabajos del Instituto Geográfico, las indicaciones de la Jefatura de Obras públicas y de Guerra y la experiencia de los habituales. Un mapa o carta que sea inseparable del turista. Hemos utilizado los editados hasta el día y junto a limitados aciertos contienen errores o lagunas que los hacen inservibles.

Sobre él, podrá escribirse una verdadera guía pirenaica, gráfica, con la que planear una excursión sea empresa fácil, corta y de positivos resultados.

Y con esto que es el comienzo, el turismo vendrá y vendrá muy pronto.

## Bibliografía

- Ministerio del Trabajo: "Anuario estadístico 1927".
- Luciano Briet: "Bellezas del Alto Aragón".
- Conde Rossell: "Mes grands ascensions aux Pyrenées".
- Severo Curiá: "El Valle de Benasque y sus maravillas".
- Sindicato de Iniciativa: Revista ARAGÓN.
- Revista de Turismo: "Les grands voyages".
- Unión de Federations des Syndicats d'Initiative: "Bulletin Oficial".
- "Guía Michelin".
- Pierre Soubirons: "Guide les Pyrenees".
- Centre Excursionista: "Guía de los Montes Malditos".

*La Revista ARAGÓN ha llegado ya a su número 60, o sea, ha cumplido los cinco años reales de su existencia y publicación. En la necesidad de dedicar este número entero al problema de la aviación en Zaragoza, no figuran en él otras materias, ni las páginas que se publican normalmente de Cuadrado.*

*Todo ello quedará compensado y con creces en el próximo número, que aparecerá con más páginas y con carácter extraordinario.*

*ARAGÓN sigue paso a paso su marcha progresiva. Ayudadnos todos a mejorarlo cada día. Todos podéis hacer mucho; llevad vuestro entusiasmo a los demás. Haced nuevos socios para el S. I. P. A. y para las entidades federadas. De esa suerte contribuiremos sin cesar al bienestar de Aragón.*

TODO POR Y PARA ARAGÓN



Gran Establecimiento de artículos —  
de Viaje - Baúles - Mundos - Maletas  
Especialidad en **VIUDA DE**  
cajas para viajeros **CRISTÓBAL GRACIA**  
Cerdán, núm. 28 - Zaragoza

**SACOS  
NUEVOS  
— Y —  
USADOS**

**Angel Cabetas**

Pignatelli  
106 - 108  
Teléf. 1507

**ZARAGOZA**

**GRAN PENSIÓN**

Agustina de Aragón  
García Burriel, 2, pral. (antes Portillo)  
ZARAGOZA

Vinos Finos de Mera

**A. Arigita Virto**

Unico depositario de los Vinos de Rioja  
**GÓMEZ CRUZADO**

Plaza Santa Marta, 9  
Teléfono 4506 **ZARAGOZA**

**GORRAS MARIN BOINAS**  
E. Pías, 27 **Zaragoza**

**Manufactura VENTAS**  
por mayor

Sección **de Calzado**  
**DETALL**

La mejor colección de temporada  
a precios sin competencia

Palomeque, 13 y Coso, 18  
**ZARAGOZA**

Aves Finas del País y Extranjero

Hijos del Casa fundada  
Antiguo dueño en 1870  
de la Virgen —  
del Rosario Mercado Nuevo  
Cajón, núms. 8 y 10  
**ZARAGOZA**  
Teléfono 2457

**ARMERÍA**  
**ARMAS - CARTUCHOS**

**Pedro Aguirregomozcorta**

Escopetas de las mejores marcas  
Toda clase de efectos de caza y pesca  
CERDÁN, 11 • **ZARAGOZA**

**Recauchutados**

**PELAYO**

Teléfono Plaza San Felipe, 4  
1 2 2 9 **ZARAGOZA**

**SOMBREROS** E. Pías, 27 **MARÍN**  
Zaragoza

**La Electro Mecánica**

**J. BAILO**  
Cerdán, n.º 22  
Teléfono 2587  
**ZARAGOZA**

Electricidad  
en  
general

**PENSIÓN SAN GIL - Zaragoza**  
de LORENZO ELTORIO  
Gran Confort - Don Jaime I, n.º 43

**PENSIÓN**

**PLUS - ULTRA**

de **FÉLIX DUCE**

Recien restaurada y  
ampliada - Gran con-  
fort, Baños y Duchas.  
Agua corriente —

**PRECIOS  
MÓDICOS**

COSO, 18 (frente a la Audiencia)  
Teléfono núm. 3720  
**ZARAGOZA**

**Peluquería de  
Señoras y Niños  
La Belleza**

Gran higiene.  
Todos los servicios  
por Electricidad

Plaza del Pilar, 24 y 26  
**ZARAGOZA**

Café, Cervezas, Vinos  
y licores de las me-  
jores marcas - Aper-  
itivos, bocadillos - Se  
sirven comidas y  
meriendas de encargo

**Bar Pamplonica**  
**MANUEL BALLOTA**

Cinegio, 10 y 12  
**ZARAGOZA**

Baño, Agua  
corriente caliente y fria

Calefacción  
en todas las habitaciones

**Fonda Argentina**

Pza. de Salamero, 3 y 4  
Teléfono 3503

**Zaragoza**

Productos alimenticios  
Dulces finos y bombones

Teléfono 1167

**Casa Echeverría**

Alfonso, 34

**ZARAGOZA**

**La  
Montaña  
de  
Oro**

**Gran Platería de Ignacio Hijazo**

Compra de oro, plata y platino  
Artículos con la Virgen del Pilar  
Se hace toda clase de compos-  
turas a precios económicos :-

Espoz y Mina, n.º 38 - **Zaragoza**

**Hotel "Las Pampas"**

San Blas, 2 y 4  
Vistas al Mercado  
Teléfono 3610

Por sus precios  
Confort y  
esmerado trato,

**el único  
en Zaragoza**



**Hotel  
Hispano  
Francés**

Recientemente restaurado  
Confort moderno  
Calefacción  
Agua corriente

**Cerdán, 1**  
**Teléfono 4474**  
**Zaragoza**

Óptica  
Relojería  
Gramófonos

**José Grasa**  
Antigua Casa Baringo  
**Zaragoza**

Coso, 10-12  
Frente a la Audiencia  
Teléfono 3466

**Camisería**

**El Buen Tono**

**Corbatería**

Especialidad en equipos para novio  
Gran surtido en géneros para la confección de camisas  
Chalecos ingleses gran fantasía  
Pyjamas, batines, bufandas de lana y seda (lo más nuevo)

**PRUDENCIO MARTÍN**

Coso, 46 (esquina Arco S. Roque) - Teléfono 3894  
**ZARAGOZA**

Almacén de Joyería —  
Platería

**JOYERÍA MODERNA**

Relojería —  
y Bisutería fina

**ANTONIO GARCÍA SÁNCHEZ**  
Alfonso, 34 - Zaragoza - Santiago, 2  
Teléfonos { 1061 particular  
1067 comercial

**L**a Casa más surtida y la que más barato vende. Continuas novedades en artículos de fantasía para regalos. Reforma de alhajas. Toda clase de objetos con Nuestra Señora del Pilar. Dorados y reforma de cálices y copones. — Precios económicos.

**Antonio Más y Más**

~ Horchatería y Esterería ~

**P**ersianas, transparentes, limpiabarro,  
terciopelos yute, Cortinas orientales,  
Carpetas de coco, alfombritas, escobas,  
~ Pleitas :- Se hacen colchones ~

Coso, 76 - ZARAGOZA - Télef. 2714

**J. Yanguas**

**FOTÓGRAFO**

Don Alfonso, 27, pral.  
**ZARAGOZA**

**CAMISERÍA**

Don Jaime I, núm. 27  
**ZARAGOZA**

**SANZ**

Visitando esta Casa se tiene la  
seguridad de adquirir las  
últimas novedades y la  
economía en los  
artículos de su  
ramo

Muebles de lujo y económicos  
Agente de las camas americanas  
Sección especial de motocicletas  
Bicicletas y accesorios

**Antiguos Almacenes de Patricio Mercadal**

No confundirse!  
El primer almacén  
entrando por la calle  
de Alfonso

Cuatro de Agosto, 5  
**ZARAGOZA**



## COLEGIO GENERAL DE SAN FELIPE

FUNDADO EN 1860

ZARAGOZA



Primera enseñanza y Bachillerato elemental y universitario.

Secciones de niñas y niños.

Academia militar - Magisterio - Comercio. Todas las preparaciones.

## LA DALIA BLANCA

Viuda de Gregorio Andrés

Don Jaime, 8. — ZARAGOZA

Esta Casa presenta las últimas Novedades en  
CAMISERÍA Y CORBATERÍA

## CAMISERIA

HIERROS  
CARBONES  
COCINAS

TELÉFONO 1840

# IZUZQUIZA

SITIOS, 8  
ZARAGOZA

TUBERÍAS  
CEMENTOS  
BOMBAS

## Almacenes de San Pedro-S. A.

### Tejidos - Novedades - Confecciones

La Casa imprescindible para el comprador:

Por sus grandes surtidos

Por sus coloridos

Por sus precios

Artículos

de fabricación

propia

CASAS EN

Barcelona

Barbastro

Ayerbe

Huesca

Lérida

Monzón

Sariñena

Jaca

Binéfar

Alcolea de Cinca

Don Jaime, 26 - 28 - 30

Zaragoza



**FUMISTERIA**

**ESTUFAS**

**COCINAS**

**MODERNA**

**Calefacciones - Termosifones**

Fábrica y Almacenes:

Teléfono 4324

Pignatelli, 59-61

Zaragoza

Cirugía general

Teléfono 2059

**A. Val-Carreres Ortiz**

Consulta de 11 a 12 y de 3 a 5

Coso, 110, 1.º

Zaragoza

**HORCHATERÍA Y ESTERERÍA**

**PRECIOS  
LIMITADOS**

**Casa VIUDA DE  
FRANCISCO MAS**

Coso, núm. 25

Zaragoza

Teléfono 1640

Novedades en Per-  
sianas fantasía,  
Carpetas de coco,  
Tapices de yute,  
Esteras, Limpiabarros

**FOTOGRAFÍA**

**L. Lepero**

VDA. DE

D. Jaime, 44 - ZARAGOZA - Planta baja

**Colegio ~  
~ Central  
de Santo Tomás  
~ de Aquino**

Curso de 1930 - 31

Bachillerato elemental

— y universitario —

Magisterio y Primera Enseñanza

Centro que desde 1926 ha  
ingresado numero/os alumno/s  
en las dos secciones de ~ ~  
**CIENCIAS Y LETRAS**  
obteniendo en todas las convoca-  
rias sin interrupción ~ ~ ~  
**PREMIO EXTRAORDINARIO.**  
Admisión de alumno/s para primeros  
cursos de Facultad ~ ~ ~

Externos  
medio pensionistas  
internos

Internado modelo  
Calefacción central  
Cuartos de baño

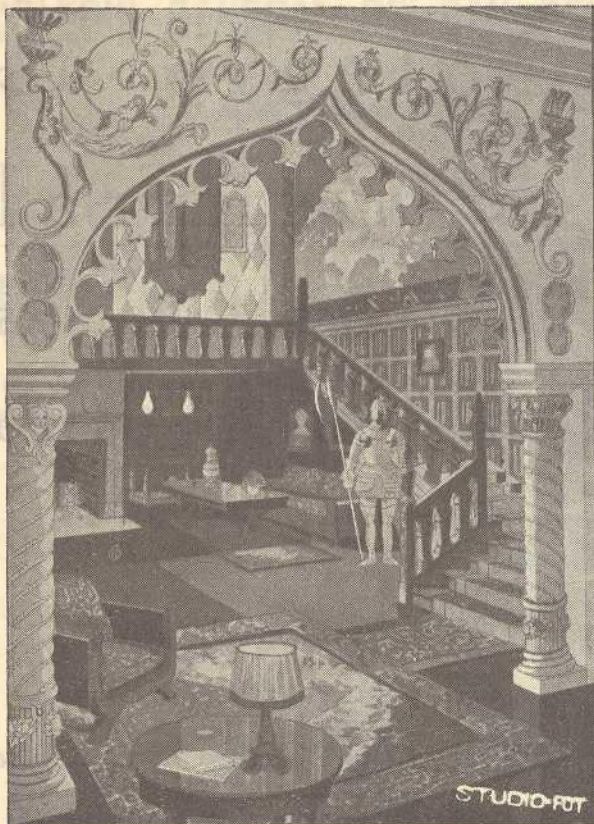
Director-Propietario: D. Miguel Labordeta

Licenciado en Filosofía y Letras

Soliciten reglamentos y detalles a la dirección.

Buen Pastor, 1 - Teléfono 2909  
y al Apartado n.º 92 - Zaragoza





ESPECIALIDAD  
EN EL MUEBLE CONFORT

TAPICERÍA • NICOLAO • RESTAURACIONES

TAPICERÍA  
MODERNA

**A. NICOLAO**

Jordán de Urriés, 3 (antes Clavel, entrada por Don Jaime)

Zaragoza

Gran surtido en Terciopelos,  
Yutes, Damascos, Pielés,  
Tapicerías y Alfombras de  
nudo ~ ~ ~ ~

No haga sus compras ni  
reforme sus muebles,  
sin antes visitar esta su  
Casa ~ ~ ~ ~

Llame al TELÉFONO 2244

CORTINAJES • NICOLAO • CONSTRUCCIONES



SASTRERIA  
**LA CONFIANZA**

NOMBRE REGISTRADO

CERDAN-42-ZARAGOZA

Cómprenos  
sus trajes, y  
quedará satisfecho



## Academia La Iglesia-Conde

Para ingreso en la General Militar - Última convocatoria ingresados el 80 por 100 de los presentados, la mayoría en un curso, obteniendo el número 4

**EXCELENTE INTERNADO**  
PIDAN DETALLES  
Y REGLAMENTOS

**Mayor, 43 - Zaragoza**

## Hija de Cesáreo Campo

Objetos de arte  
Artículos de Piel  
Artículos de Sport  
Perfumería

VAJILLAS - CRISTALERÍAS - BRONCES  
PORCELANAS - METAL BLANCO - FILTROS

Independencia, 28 dup.º - ZARAGOZA - Teléfono 1757

Hules - Linoleums  
Plumeros - Cepillos  
Juguetes  
Coches para niños

## La Aragonesa

Agencia de Transportes

Capitonés y conductoras para muebles

Auto-capitonés y Auto-camiones para  
transportes por carretera

Corresponsales en España y Extranjero

**Vda. de Agustín Aguado**

Manifestación, 71 - 73 ——— Teléfonos 3665 - 1797

**Z A R A G O Z A**

# Cementos Portland Zaragoza, S. A.

Fábrica en Miraflores,  
en plena marcha.  
Producción anual:  
60.000 toneladas.

Para suministros y condiciones de venta:

**Sagasta, 35, 1.º izquierda**

Teléfono número 1427

Fraguado lento. Edurecimiento rápido. Altas resistencias iniciales, no igualadas por ningún otro cemento de los que se fabrican en España, lo que permite desencofrados rapidísimos.

## Vía húmeda y hornos giratorios

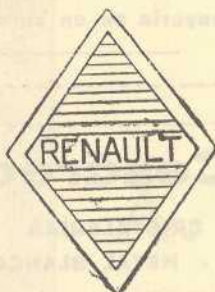


# AUTOMÓVILES RENAULT

## Garage LACARTE

Casa fundada en 1876

Talleres mecánicos.  
Accesorios en general.



RAFOLS, NÚM. 2

TELÉFONO 3236

ZARAGOZA

Stock Michelin  
etc., etc.

## FLORIDA

EL HOTEL  
RECOMENDABLE EN

## ZARAGOZA

SITUADO EN EL CENTRO  
DE LA POBLACIÓN

PENSIÓN DESDE 11 PTAS.

## LAS PALMERAS

EL RESTAURANT  
DE MODA

ABIERTO TODO EL VERANO

CAFÉS  
CHOCOLATES  
HELADOS  
CABEZO DE BUENAVISTA

BAR  
RESTAURANT

## LA MARAVILLA

Servicio permanente a la carta

Cubiertos a 5 pesetas

La casa mejor  
surtida

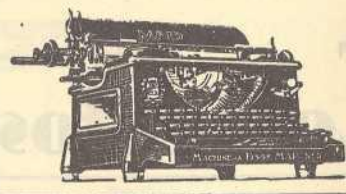
Fábrica de aparatos de Topografía

Amado Laguna de Rins, S. A.

APARTADO 239  
ZARAGOZA

Metalistería

Máquina  
M A P



Máquinas de otras marcas.  
Accesorios todos.  
Reparaciones a fondo.

V. SARRIA

Mártires, 1 - ZARAGOZA

GRANDES FABRICAS DE TEJIDOS, CORDELERIA Y ALPARGATAS

ESPECIALIDAD EN SUMINISTROS DE ENVASES Y CUERDAS PARA FÁBRICAS DE AZÚCAR, SUPERFOSFATOS Y DE HARINAS

Francisco Vera

APARTADO DE CORREOS 128 — ZARAGOZA

DESPACHO: Antonio Pérez, 6 — Teléfono 4229

FÁBRICAS: Monreal, n.º 5. Teléfono 1803 — La Cadena, n.º 5. Teléfono 1730

Telegramas, telefonemas, cables: COVERADIN

## NEUMATICOS GENERAL

KILOMETRAJE —  
— JAMÁS IGUALADO

Distribuidor:

Bolsa del Automovilista

Valenzuela, 7 - Teléfono 3433

Zaragoza



# Gran Hotel Imperial

5 de Marzo, 1  
(esquina a Plaza  
Salamero)

Pensión desde 9 pesetas. Todas las habitaciones son exteriores. Restaurant a la carta y por cubiertos, desde 4'50 pesetas.

Hay cuartos de baño.

Teléf. 4346

DIRECTOR-PROPIETARIO:

**JOSÉ ROYO** ZARAGOZA

## ¡¡TURISTAS!!

### BOMBONES

Creaciones  
que superan  
a todos  
los conocidos

Al visitar Zaragoza no dejéis de tomar los famosos **CHOCOLATES ZORRAQUINO** tan recomendados por las más altas eminencias médico-químicas. Reconocidos como los mejores para la salud

**VISITAD ESTA CASA**  
**COSO, N.º 56 + ZARAGOZA + Teléf. 1196**

## ANTIGUA JOYERIA Y PLATERIA

COMPRA Y VENTA DE ALHAJAS  
Y OBJETOS DE OCASIÓN.  
INFINIDAD DE OBJETOS PARA  
REGALOS A PRECIOS SUMA-  
MENTE ECONÓMICOS.

**IGNACIO BALAGUER**

COSO, 50 ZARAGOZA TELÉF. 2589



## Chocolates ORUS

Fábrica  
montada  
para produ-  
cir 10.000  
kilos diarios

Elegancia en su presenta-  
ción. Limpieza muy exqui-  
sita. Reconocidos como los  
mejores del mundo por su  
pureza y fina elaboración.

Visítase la  
Fábrica: es  
la mejor  
recomenda-  
ción

Fundador: **JOAQUIN ORUS**

La Casa de  
más produ-  
cción y venta  
de  
Aragón

## "PATRIA"

Fábrica de Galletas, Bizcochos,  
Chocolates, Bombones y Dulces  
(EXPORTACIÓN A TODOS LOS PAÍSES)

Ventas al por mayor y sección al por menor  
en la misma fábrica

Avenida Cataluña, 249 Teléfono 2015  
**ZARAGOZA**

## "PATRIA"

(LA MÁS IMPORTANTE DE ESPAÑA)

La que mejores elementos posee y por eso FABRICA  
LAS MEJORES CLASES.  
LA CREADORA DE LOS MEJORES SURTIDOS  
Y EMPAQUETADOS.

175 clases de Galletas desde 2 a 6 pesetas kilo.  
400 de Caramelos y Bombones desde 3 a 12 ptas. kilo.  
5 clases de Chocolates finos de 0'75 a 2 ptas. paquete.

COMPANÍA ANÓNIMA DE SEGUROS

## "ARAGON"

Seguros contra incendios de edificios, indus-  
trias, comercios, mobiliarios, cosechas, y en  
general, sobre toda clase de bienes.

OFICINAS:

Plaza de la Constitución

Apartado Correos 215

**ZARAGOZA**

## PLATERÍA BISUTERÍA

Especialidad en Medallas  
y Rosarios. Artículos con  
RECUERDOS DEL PILAR

**Pío Hernando Aceña**

Don Alfonso I, núm. 27

**ZARAGOZA**



Fábrica de Galletas y Dulces  
de  
**Domingo Campos**

Alba, núm. 12

**Zaragoza**



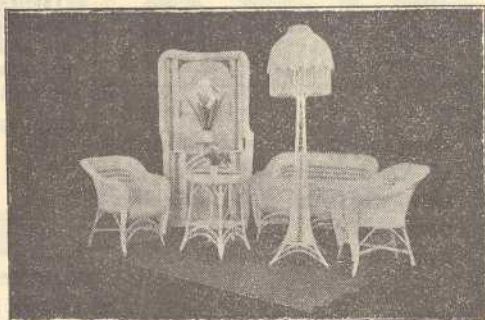
Despacho:

Gil Berges, 7

Academia Preparatoria Militar  
COLEGIO DEL SALVADOR  
(Padres Jesuitas)

Los alumnos de esta Academia preparatoria consiguieron en la última convocatoria de la Academia General Militar un verdadero triunfo, obteniendo las primeras plazas con los números 2, 5, 6, 14, 17, etc. Bachillerato elemental y universitario :- Internos, medio pensionistas, Externos.

**ZARAGOZA**



**Pascual Gil García**

**La Modelo**

Fábrica de Sillerías de  
Junco, Mimbres y Médula

Gran surtido  
en todos los artículos del ramo

Premiado con Medalla y Diploma  
en las Exposiciones de Zaragoza  
de 1902 y 1913

Pino, 6 (junto a la plaza Sas)  
**ZARAGOZA**

Camisería  
Altas novedades

**Sebastián  
Barri**

Casa fundada en 1868

Don Alfonso I, 2  
**Zaragoza**

**Colegio del Sagrado Corazón - Zaragoza**

dirigido  
por los  
Hermanos  
del  
Sagrado  
Corazón



Paseo  
de la Mina  
n.º 7  
—  
Teléfono  
2499

Primera enseñanza graduada, Carrera de perito mercantil (enseñanza oficial y libre), Bachillerato elemental (oficial y libre), Bachillerato universitario en sus dos secciones, Sección independiente de preparación militar, dirigida por D. Eduardo Meseguer y

Marín, ingeniero militar. Honorarios médicos, Internado para carreras. Brillantes resultados obtenidos en estos últimos constituyen firme garantía para los padres de familia. Tómense referencias.

Pídanse prospectos - Se admiten Internos, medio pensionistas y externos





# Zaragoza Gran Hotel

**Inaugurado en Octubre de 1929**

**200 habitaciones con baño**

**Teléfono en todas las habitaciones**

**Espléndido Hall**

**Restaurant - Grill - Room**

**Salones de Fiestas y de Lectura**

**Roof - Garden**

**Unico Hotel en Zaragoza de primera categoría**

**Todo confort ——— Precios moderados**

**Peluquería para Señoras  
y Caballeros**

**Telegramas y Telefonemas: GRANOTEL  
Teléfono 1900 (5 líneas)**



# BANCO DE ARAGÓN

ZARAGOZA

**CAPITAL: 20.000.000 de pesetas**

**RESERVAS: 6.000.000 pesetas**

## SUCURSALES

ALCAÑIZ • ALMAZÁN	HUESCA • JACA • LÉ-
ARIZA • AYERBE • BA-	RIDA • MADRID • MO-
LAGUER • BARBASTRO,	LINA DE ARAGÓN.
BURGO DE OSMA • CA-	MONZÓN • SARIÑENA.
LATAYUD • CAMINREAL	SEGORBE • SIGÜENZA.
CARIÑENA • CASPE.	SORIA • TARAZONA.
DAROCA • EJEDE LOS	TERUEL • TORTOSA.
CABALLEROS • FRAGA.	

AGENCIAS EN ADEMUZ Y VALENCIA

Oficina de servicio de cambio de moneda  
en la estación internacional de Canfranc.

## BANCA

## BOLSA

## CAMBIO

### CAJA DE AHORROS

DEPARTAMENTO ESPECIAL DE  
CAJAS FUERTES DE ALQUILER

PRÉSTAMOS CON GARANTÍA DE FINCAS RÚSTICAS  
Y URBANAS POR CUENTA DEL

BANCO HIPOTECARIO DE ESPAÑA

LIBRES DE COMISIÓN

**"SECCIÓN VIAJES HISPANIA"**

## Agencia General de Viajes y Turismo

Plaza de Sás, 5 - ZARAGOZA - Teléfono 3762

Toda clase de servicios Ferroviarios,  
Navegación, Aviación.

Sub-Agencia de la Compañía  
Internacional

**WAGONS-LITS**

Oficina de información y despacho  
de pasajes de la Compañía

**NAVIGAZIONE  
GENERALE ITALIANA**

Agente Oficial autorizado:

**D. FRANCISCO LLAMAS LARRUGA**

Despacho de camas en los Wagons-  
Lits • Reserva de plazas en los  
coches Pullman • Billetes de ferro-  
carril valederos 60 días • Billetes  
internacionales valederos 45 días.

## VIAJES A FORFAIT

**Excursiones.**

**Turismo.**

**Peregrinaciones.**

DESPACHO RÁPIDO DE BILLETES  
KILOMÉTRICOS.

ZARAGOZA - HOTEL ORIENTE - COSO, 15



# Bodegas FRANCO-ESPAÑOLAS

S. A.

2.000.000 DE PESETAS

LOGROÑO

Los mejores vinos de mesa. Re-  
conocidos por los inteligentes.  
DE VENTA MUNDIAL.

Representante en Zaragoza:

**D. VICENTE MAGAÑA**

Plaza San Braulio, 11

Teléf. 3504

Si tiene interés en que sus  
fotografados sean lo más perfectos  
posible, le interesa enviarlos a los

**TALLERES DE FOTOGRAFADO**

**ESPASA-CALPE, S. A.**

Este nombre ya es por sí una garantía, pues son los  
talleres más modernos y organizados para realizar  
en su máxima perfección toda clase de fotogra-  
dos en cinc, cobre, tricromías, cuatromías,  
clicromía, etc.

En estos talleres se hacen las maravillosas ilus-  
traciones de la asombrosa

**ENCICLOPEDIA ESPASA**

SU SERVICIO ES EXTRARRÁPIDO  
SUS OBRAS PERFECTÍSIMAS

RÍOS ROSAS, NÚM. 24

Apartado 547

**M A D R I D**

## MUSEO COMERCIAL DE ARAGÓN

Situado en la Plaza de Castelar  
(Palacio de Museos)

Informes comerciales.

Traducción de correspondencia  
y documentos mercantiles.

Visítese el museo y gustosamente  
se informará de su funcionamiento  
sin que signifique compromiso al-  
guno para el visitante.

Horas de despacho para el público  
de 15 a 18





